
AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
UNIDADES DEL
F-8 CRUSADER
EN VIETNAM
443
NP
147029
ediciones delPrado
OSPREY AVIATION

UNIDADES DEL F-8 CRUSADER EN VIETNAM


BETH
149173

UNIDADES DEL F-8 CRUSADER EN VIETNAM

ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

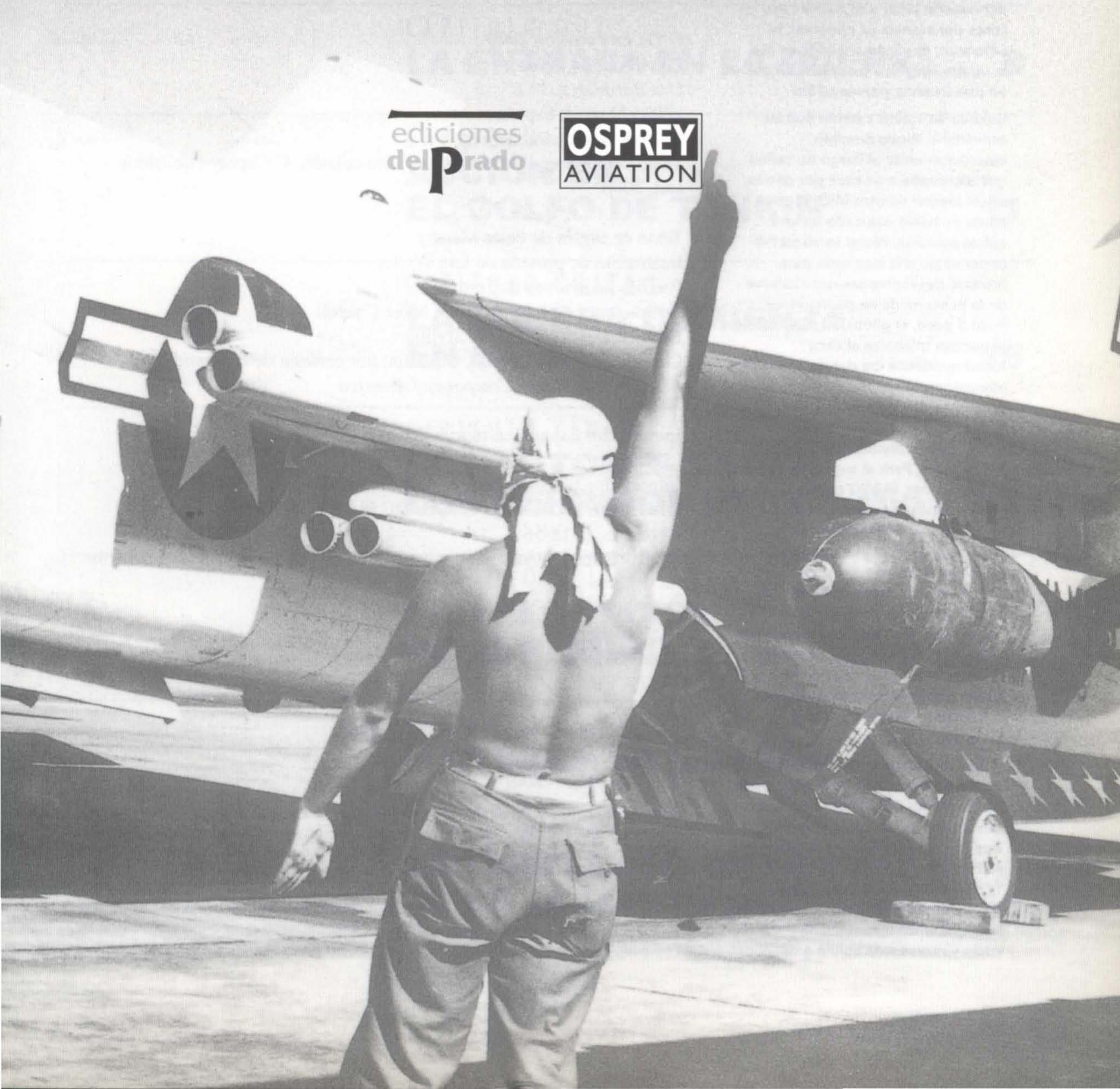


Ilustración de portada:
El 19 de mayo de 1967 una escolta de Crusader del USS *Bon Homme Richard* (CVA-31) despegó para proteger a los A-4 del VA-212, enviados para bombardear blancos cerca de Hanoi. Los F-8C del VF-24 iban a proteger a los Skyhawk, mientras que los F-8E del VF-211 atacarían varias posiciones de misiles tierra-aire y de artillería antiaérea a lo largo de la ruta.

Cuando el TN (teniente de Navío) Phil Wood y el jefe de escuadrilla TN Bobby Lee del VF-24 se aproximaban a su blanco, Wood localizó un MiG-17 que se colocaba sobre la cola de un A-8 Intruder del VA-35, el cual también participaba en aquella incursión. Wood disparó un misil Sidewinder, pero estaba demasiado lejos y el AIM-9 cayó cerca del blanco. Al observar la amenaza, el piloto del MiG se dio la vuelta, seguido por el TN Wood en una intensa persecución.

Cuando se volvió a reunir con su escuadrilla, Wood percibió inmediatamente el fuego de cañón que alcanzaba a su caza por detrás; era el blanco de otro MiG-17, cuyo piloto se había colocado en una sólida posición. Wood forzó su F-8 en un viraje a la izquierda para intentar desesperadamente zafarse de la puntería de su perseguidor. Poco a poco, el piloto del MiG perdió la ventaja mientras el caza estadounidense iba dando la vuelta, eliminando la puntería del primero. A continuación, intentó arrollarle, lo cual permitió a Wood colocarse por detrás y disparar otro Sidewinder. Pero el segundo disparo fue suficiente. El MiG cayó cuando el Sidewinder amputó su cola en forma de T del fuselaje; el caza enemigo se dio la vuelta y luego cayó hacia el suelo. Su piloto saltó en paracaídas. Aunque Wood voló lo suficientemente cerca de su derrotado adversario como para ver las insignias en su traje de vuelo, el piloto norvietnamita no sobrevivió a esta acción ya que su paracaídas comenzó a ondear y él cayó y murió.

El TN Wood, incapaz de llegar a su propio portaaviones, aterrizó a bordo del USS *Kitty Hawk* (CVA-63), donde la tripulación del A-6 al que había salvado le recibió calurosamente. Tras una inspección se descubrió que su F-8 (BuNº –número de fabricación– 147029 NP 443) había resultado tan gravemente alcanzado que quedó inmediatamente inutilizado para el vuelo y nunca más volvió a despegar.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en *F-8 Crusader Units of the Vietnam War*
Publicado por primera vez en Gran Bretaña en 1998
Traducción al español: Rodolfo Muñoz Casado

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez, 39-5º
28003 Madrid, España

Texto en inglés de Peter Mersky
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Tom Tullis
Ilustraciones de personajes de Mike Chapell
Dibujos a escala de Mark Styling
Cartografía de Stephen D. Oltmann; por cortesía de la *Nautical and Aviation Publishing Company of America*

Impreso en España en marzo de 2001

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-565-7
D.L.: M-10564-2001

ÍNDICE

EL ESTADO DE LAS COSAS

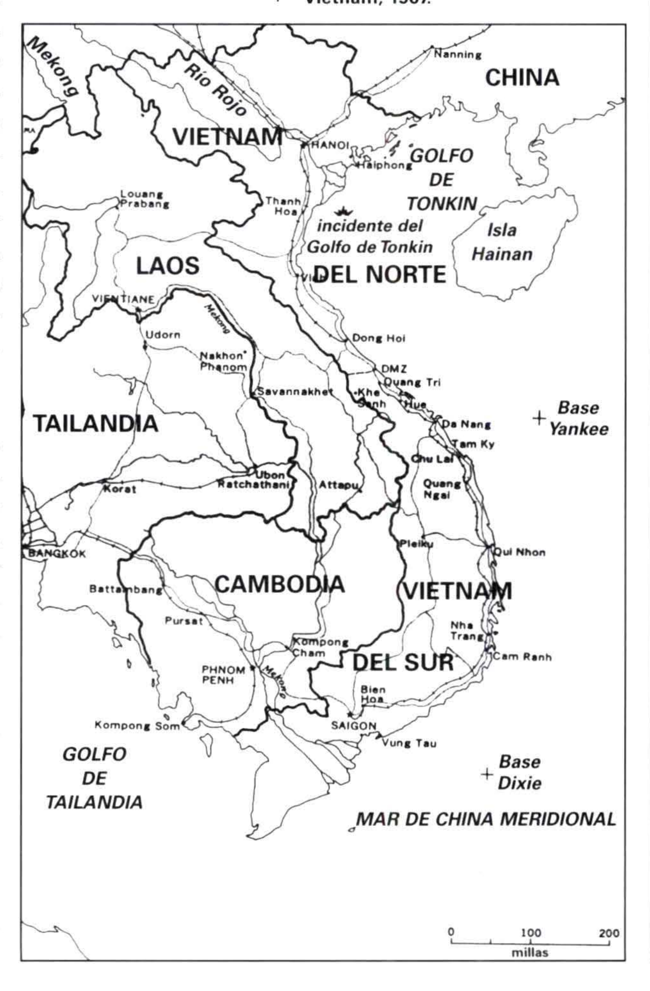
Los escuadrones de la Marina y de la Infantería de Marina comenzaron a utilizar el F-8 Crusader de Vought en el sureste de Asia en 1961. El mes de marzo de aquel año, el VMF-312 y el VMF-154 llevaron sus 34 F8U-1E (F-8B, después de octubre de 1962) a las islas Filipinas para mostrar su bandera en un periodo de tensión en Laos. En mayo de 1962, el VMF-451 desplegó ocho de sus Crusader en el *Hancock* para reforzar al ala aérea de la Marina de este portaaviones mientras atravesaba el mar de China meridional durante otra crisis en Laos.

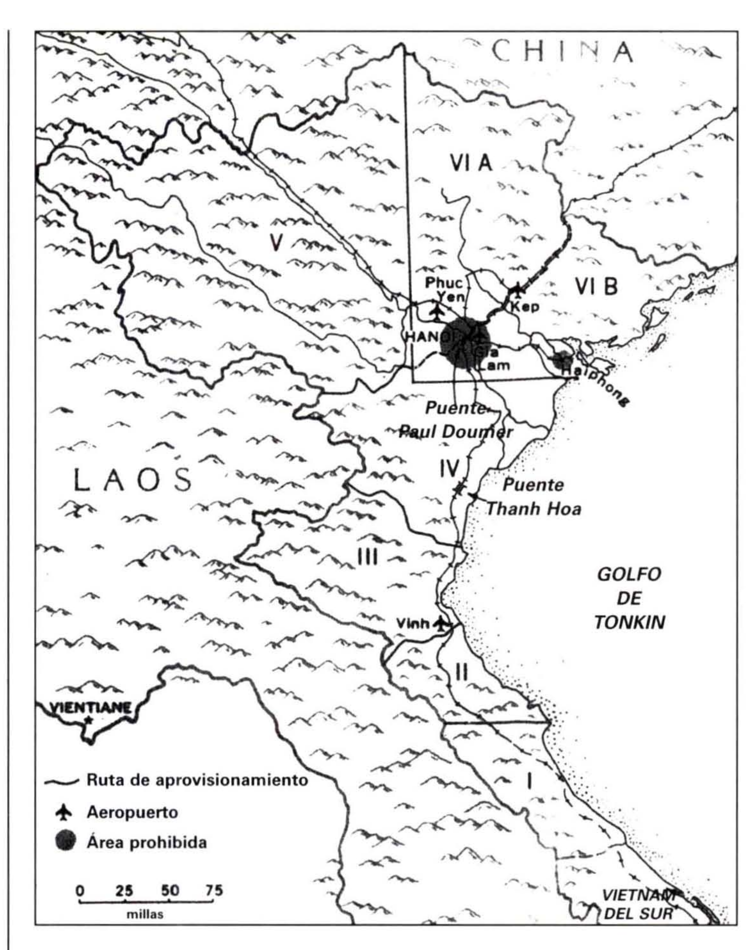
Las unidades de Crusader con base en los portaaviones se adiestraron en las proximidades de Vietnam, pero las únicas acciones en combate real habían sido las de los Crusader de reconocimiento fotográfico RF-8A del VCP-63 y las de su descendiente, el VFP-63.

Las primeras unidades de Crusader que operaron en el sureste de Asia realizaron únicamente misiones de caza diurnas, lo que implicaba enfrentarse exclusivamente a otros aviones enemigos. Su capacidad de transporte de carga estaba limitada a un grupo de proyectiles algo cómico montado sobre el freno de velocidad. Además, cualquier *jinete* de los Crusader que valorase sus doradas alas palidecía al pensar en el agarrotamiento de su *pura sangre* con las antiestéticas bombas de *hierro*. Ya era suficiente tener que llevar los misiles aire-aire Sidewinder contra la cúpula de la cabina, pero al menos ellos formaban parte de su misión aire-aire.

Los F8U-2 (F-8C) habían llegado en 1958. Se les podía diferenciar inmediatamente de los F-8 anteriores gracias a sus prominentes aletas ventrales en la parte posterior del fuselaje, que les daban una mayor estabilidad a velocidades altas; el nuevo caza también portaba un motor más potente. El *Charlie* era todavía estrictamente un caza diurno y aumentó la anterior carga de dos Sidewinder a cuatro. El F8U-2N (F-8D) había sido concebido originalmente como caza nocturno, y estos dos nuevos modelos podían portar cuatro receptáculos de proyectiles aire-superficie Zuni. La combinación de los receptáculos de los proyectiles y de los cañones internos de 20 mm del F-8 crearon un poderoso sistema de armas de ataque terrestre, adecuado para inutilizar posiciones de artillería antiaérea y trenes de suministros.

Vietnam, 1967.





Agrupaciones de ruta y puentes importantes en Vietnam del Norte, 1968.

El *Delta* había mejorado el radar y la aviónica con todavía más potencia en el motor; muchos *conductores* de los Crusader lo consideraban como el más rápido de todos los F-8. También ofrecía al piloto una enorme mejora en el control del motor con el compensador de potencia en aproximación (comúnmente conocido como el APC).

Como muchos otros nuevos aviones de la Marina, el a menudo nervioso F-8 se había ganado la reputación de ser un *asesino de alféreces* durante su primera aparición en servicio, especialmente cuando se trataba de aterrizar a bordo de los buques. El APC ayudaba a todos los pilotos de los F-8, pero especialmente a los aviadores jóvenes, durante la complicada aproximación a los portaaviones, que era todavía más difícil con el Crusader debido a la velocidad relativamente alta de 147 nudos de este avión de reacción. El APC facilitaba a los pilotos el mantenimiento de una velocidad consistente (la clave para una buena aproximación) mediante la detección de cambios en la aceleración y en el ángulo de ataque.

Finalmente, el *Delta* también prescindió del muy denostado (y rara vez utilizado) grupo de proyectiles ventrales que habían portado los primeros modelos.

El desarrollo final de la línea original del F8U, el F8U-2NE (F-8E) apareció en junio de 1961. El *Echo,* que ofrecía nuevamente una aviónica mejorada (sobre todo para disparar el misil aire-superficie Bullpup que fue igualmente poco utilizado, si es que lo fue alguna vez), incluía alas reforzadas con dos anclajes. Durante mucho tiempo, el F-8E fue el úni-

co caza de la Marina capaz de llevar las bombas Mk 84 de 912 kg. La Infantería de Marina, en particular, realizaría un gran uso del robusto *Echo* durante la primera mitad de la guerra de Vietnam.

A mediados de 1964 los escuadrones de Crusader de la Marina y de la Infantería de Marina estaban bien organizados y se sentían cómodos con los aparatos, y algunas unidades ya habían realizado despliegues en los portaaviones y en las bases de Japón y de las islas Filipinas. Se habían solucionado en gran medida los problemas y los primeros modelos que habían prestado su servicio como aviones de instrucción durante los primeros años de servicio del modelo habían desaparecido, sustituidos por los modelos que combatirían en la guerra más prolongada de Estados Unidos y, en casi todos los aspectos, la más debilitadora y en última instancia la más insatisfactoria. Incluso la forma en que comenzó el conflicto fue confusa.

En el momento de la escalada de la guerra de Vietnam sólo dos clases de portaaviones llevaban tanto los F-8 como los RF-8, a saber, los cuatro portaaviones de la clase *Essex* de la época de la II Guerra Mundial USS *Hancock*, USS *Bon Homme Richard* (CVA-31), USS *Oriskany* (CVA-34) y USS *Ticonderoga* y el trío de los así llamados portaaviones de combate, USS *Midway* (CVA-41), USS *Franklin D. Roosevelt* (CVA-42) y el USS *Coral Sea* (CVA-43). Estos últimos buques estaban siendo fabricados cuando finalizó la II Guerra Mundial y fueron consiguientemente aparcados y luego resucitados, aunque ninguno entró en acción durante la guerra de Corea de 1950-1953. Al igual que los portaaviones supervivientes de la clase *Essex* (que habían sido agrupados en la clase 27C de portaaviones de EE UU de la posguerra), se habían modificado las cubiertas de eje recto de estos buques para incluir una cubierta de aterrizaje en ángulo.

Hubo mucha mitología sobre el Crusader para atraer a los pilotos de caza neófitos a la comunidad. Durante toda la carrera de 30 años del Crusader en las operaciones de portaaviones, las tres insignias más apreciadas por los aviadores navales fueron el diseño del escudo y la espada del Crusader, la insignia del *Club Náutico del Golfo de Tonkin* y la insignia un tanto tardía de "Yo sobreviví a 27 *Charlies* con el F-8". Una cuarta insignia del F-8, más rara, y habitualmente en azul decía lastimosamente: "Cuando estás fuera de los F-8 estás fuera de los cazas", y en ella se veía a un piloto estilizado con una prominente lágrima en un ojo. Era un juego con un anuncio de cerveza de la época y llamaba la atención sobre el prolongado pero seguro adiós que la Marina estaba dando a su último caza monoplaza.

Aunque finalmente apenas se fabricaron 1.300 Crusader –incluidos 144 aparatos de reconocimiento fotográfico, 42 F-8E(FN) para la *Aeronavale* de Francia y un solitario F8U-1T (TF-8A) de dos asientos–, los primeros y brillantes años del F-8 y la promesa de las últimas acciones disponibles en un monoplaza de cuatro cañones para los aviadores de la Marina y de la Infantería de Marina garantizaron que un flujo continuo de pilotos de caza duros, competitivos y con frecuencia capaces llegara a la comunidad del F-8 incluso en el crepúsculo de la carrera en el frente de este avión a propulsión.



El personal de mantenimiento carga los AIM-9 Sidewinder en un F-8E del VF-51 a bordo del USS *Ticonderoga* (CVA-14) en febrero de 1964.

LA ENTRADA EN LA GUERRA

Cuando los franceses abandonaron sus antiguas colonias en Indochina a finales de la década de los años cincuenta, EE UU intervino para apoyar a los regímenes que continuaban combatiendo contra el poder comunista. Sin embargo, en ocasiones parecía que los dirigentes survietnamitas tenían poco más que ofrecer que los insurgentes apoyados por Hanoi. Incluso en ocasiones algunos frustrados miembros de las Fuerzas Armadas se rebelaban, como los dos pilotos de los Skyraider de la Fuerza Aérea de Vietnam que atacaron el Palacio Presidencial el 26 de febrero de 1962; uno de ellos fue derribado.

El 1 de noviembre de 1963 el Gobierno de Ngo Dinh Diem fue derrocado por un sangriento golpe de Estado en el que Diem y sus colaboradores fueron asesinados. Tres semanas después, Estados Unidos se encontró en medio de su propia agonía presidencial tras el asesinato de John F. Kennedy en Dallas.

Los documentos recientemente desclasificados (incluido un memorándum escrito seis semanas antes de que él muriera) sugieren que Kennedy se inclinaba por la retirada de las tropas estadounidenses en 1965. El presidente Lyndon B. Johnson también consideró la retirada de la mayor parte de los asesores de Vietnam del Sur y dejar a los survietnamitas que se las arreglaran por sí mismos. Sin embargo, interrumpió todas las llegadas y salidas hasta que él y sus asesores pudieron ordenar las cosas tras convertirse en presidente después del asesinato de Kennedy.

¿Cómo se habría desarrollado la historia si Johnson, un presidente preocupado por los asuntos internos, se hubiera retirado del sureste asiático en esta fase inicial? Sin embargo, los acontecimientos en la primera mitad de 1964 evolucionaron de otra forma, y culminaron con la intervención a gran escala. Johnson se encontró dentro de una importante guerra de *fuego cruzado* que comenzó con la activación de tropas y con patrullas de poca importancia, pero que llegó hasta la participación estadounidense de lleno que, sociológica y políticamente, desgarró el país.

Las actividades combinadas implicaron a todos los ejércitos de EE UU y de Vietnam del Sur, incluidas las patrullas nómadas a lo largo de la costa vietnamita así como las alarmas en los campos de aviación mucho más en el interior. En ocasiones, se solicitaba a estos aviones en alerta que respondieran a los gritos de ayuda de las unidades terrestres survietnamitas y de sus asesores estadounidenses. Estas acciones habían sido planeadas para mostrar a los norvietnamitas que el sur no estaba solo. La contribución de la Marina a estas acciones se denominó de forma colectiva *Team Yankee*. Finalmente, se seleccionó una posición geográfica en el mar de China meridional, en las proximidades de Vietnam del Sur, como punto de lanzamiento y se le apodó *Yankee Station* ('Base Yankee').

Laos ya era una zona conflictiva importante y fue patrullada intensamente con misiones de reconocimiento fotográfico por parte de los

aviones fotográficos A-3 y RF-8 de la Marina para cartografiar las zonas no exploradas de las vastas selvas de la zona. Laos recibió su parte de atención en 1963 y 1964, ya que la Marina confirmó que los comunistas entraban en Vietnam del Sur a través de la estrecha franja de Laos.

Al principio, los *pájaros de reconocimiento* volaron sin escoltas, aunque las tripulaciones de los RA-3 y de los RF-8 no estaban muy contentas de ir solas a través de los *matorrales* de artillería antiaérea ligera y armas portátiles. Sin embargo, el 6 de junio de 1964 la situación cambió drásticamente cuando el TN Charles Klusmann, del VFP-63, destinado a bordo del *Kitty Hawk,* fue derribado durante una pasada fotográfica en el este de Laos. Fue la primera baja en combate de los Crusader y la segunda vez en tres días que el avión de Klusmann había resultado gravemente alcanzado. Al contrario que en el vuelo previo del 3 de junio, cuando había conseguido volver al buque, en esta ocasión tuvo que saltar de su avión en llamas. Klusmann fue capturado por las fuerzas comunistas de Pathet Lao y encarcelado durante tres meses antes de que pudiera realizar una huida dramáticamente airosa.

Al día siguiente, el 7 de junio, despegó otra escuadrilla de RF-8 a primera hora de la mañana, seguida de una segunda salida más tarde aquel mismo día. La principal misión de los continuos vuelos era demostrar la resolución estadounidense después de la pérdida de uno de sus aviones y de uno de sus pilotos. Sin embargo, esta vez los aviones de reconocimiento iban escoltados por cazas Crusader. La primera misión se encontró con una intensa barrera de fuegos y uno de los escoltas sufrió daños menores.

Los problemas de mantenimiento antes del lanzamiento de la segunda misión provocaron que un caza de escolta tuviera que abandonar la misión, pero tres F-8D del VF-111, mandados por el jefe de los *Sundowner Cdr.* Doyle W. Lynn (capitán de fragata, CF), partieron finalmente hacia la llanura de Jars, en la zona norte-centro de Laos.

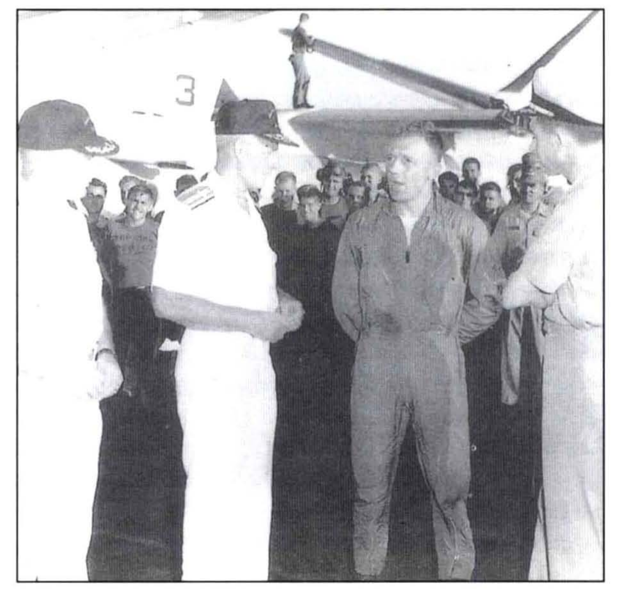
Este grupo también se encontró con una fuerte artillería antiaérea, y el avión del CF Lynn fue fatalmente alcanzado. Él saltó, cayó en un bosque y observó cómo sus amigos volaban apesadumbrados en círculo por encima de él.

Como presagio de lo que iba a venir y, probablemente, todavía dolidos por la incapacidad para rescatar al TN Klusmann el día anterior, la agrupación táctica lanzó un rescate masivo.

La Marina había aprendido mucho en tres días. Sobre todo a no infravalorar a los artilleros en tierra y cuántos esfuerzos tendría que hacer para rescatar a los tripulantes de las espesas selvas. También aprendió lo vital que era el conocimiento de este tipo de acciones de rescate para los hombres sentados en las cabinas.

Como una trágica continuación de estos acontecimientos, el CF Lynn sería derribado de nuevo el 27 de mayo de 1965, pilotando un F-8D del VF-111 del portaaviones *Midway,* durante una incursión sobre la ciudad norvietnamita de Vinh en la zona sur. Esta vez se le acabó la suerte y murió en la acción.

8 de junio de 1964. El CF Doyle Lynn informa al contralmirante William Bringle y al *Cap.* John F. Butts (CO del *Kitty Hawk)* sobre su derribo y rescate. El CO del VF-111 fue derribado y murió al año siguiente mientras prestaba sus servicios a bordo del USS *Midway* (CVA-41).



ACCIÓN EN EL GOLFO DE TONKIN

El *Ticonderoga* llegó a *Yankee Station* en julio. El oficial al mando de uno de los dos escuadrones de F-8 del Ala Aérea 5 a bordo del *Ticonderoga* era el agresivo y serio CF James Bond Stockdale. Como uno de los pilotos más veteranos del Crusader fue el primero en alcanzar las 1.000 horas con el campeón mundial de Vought, una hazaña que logró mientras prestaba sus servicios con el VF-211 a bordo del *Midway* en 1959.

Stockdale había llegado a los *Screaming Eagles* del VF-51 en la bahía de Subic, en las islas Filipinas, en enero de 1963 como el nuevo segundo jefe de la unidad para *demostrar su categoría* antes de ascender a CO (oficial al mando). La carrera normal de un segundo jefe era prestar sus servicios durante 12 a 18 meses para luego ser ascendido a oficial al mando. Era tanto un curso final para los futuros jefes como una oportunidad para que el segundo al mando *mostrara su categoría* ante el escuadrón que pronto iba a mandar.

Pilotar el nuevo F-8E era un desafío, pero combinado con las frustrantes instrucciones de un Gobierno en Washington cada vez más indeciso (personificado por el hombre que en última instancia se convertiría en el villano político definitivo de la guerra de Vietnam, el ministro de defensa Robert S. McNamara), el despliegue del VF-51 se convirtió en una época de pruebas para todo el mundo. Washington mantenía muy controladas a las fuerzas en el Golfo, especialmente a los aviadores de los portaaviones, que deseaban desesperadamente ir a por los norvietnamitas siempre que podían.

Jim Stockdale no fue nunca uno de esos que se sientan a esperar. Mientras él y su escuadrón volaban en círculo sobre un combate terrestre durante el verano de 1963, vigilaban por si aparecían los MiG, una misión un tanto innecesaria. En aquella fase, la Fuerza Aérea del Pueblo Vietnamita (VPAF) estaba deficientemente equipada y sólo disponía de unos cuantos MiG-15 de la época de la guerra de Corea.

"Yo veía aquellas escaramuzas allí abajo y me decía a mí mismo: 'si tu periodo como oficial al mando el próximo verano tiene que tener algún significado permanente hay que conseguir equipar al escuadrón con proyectiles Zuni'."

El nuevo oficial al mando, que relevó al CF O´Neil poco después de regresar a Miramar en julio de 1963, encargó a su oficial de operaciones, *Lt. Cdr.* (capitán de corbeta, CC) William Moore, que había realizado misiones de ataque terrestre con los F9F Panther en Corea, que adiestrara a los pilotos del VF-51 en la utilización de proyectiles grandes. Moore recibió los equipos, las bombas y los proyectiles y organizó un programa para él y para otros cinco pilotos. Posteriormente, estos seis adiestrarían al resto del escuadrón. Cuando el *Tico* y su ala aérea se desplegaron en abril de 1964, los aviadores de Stockdale ya estaban preparados para su tradicional función aire-aire y también para los ataques terrestres con ocho Zuni instalados en sus Crusader *Echo*.

Después de una escala en Sasebo, Japón, el *Tico* y su agrupación de combate llegaron a *Yankee Station*. Una semana después, cuando el *Tico* hacía su viaje de vuelta hacia las islas Filipinas, el CF Stockdale fue despertado con una solicitud urgente para ver al oficial de operaciones. El CC Moore tenía un mensaje urgente de máximo secreto del vicealmirante Thomas Moorer, jefe de la Séptima Flota; posteriormente, Moorer llegaría a ser jefe de operaciones navales.

El vicealmirante quería que Stockdale y su unidad (diez F-8 y diez pilotos en total) volaran hasta el *Constellation*, por entonces en *Yankee Station*. Un destructor recogería al personal de tierra y los llevaría hasta el *Connie*. A media tarde el traslado había finalizado. Era el 8 de junio de 1964 y llegó la noticia de que habían rescatado al CF Lynn. El *Kitty Hawk* estaba recuperando a los aviones, algunos de los cuales habían sido alcanzados durante el rescate.

El almirante Moorer sabía que los F-8 de Stockdale eran los únicos Crusader de que disponía con capacidad para misiones de ataque terrestre. Durante un mes, el VF-51 escoltó a los Crusader de reconocimiento fotográfico, se enfrentó a la artillería antiaérea y, ocasionalmente, atacó blancos terrestres. Al volver al *Ticonderoga* el 13 de julio, los *Screaming Eagle* sabían que habían acumulado una valiosa experiencia.

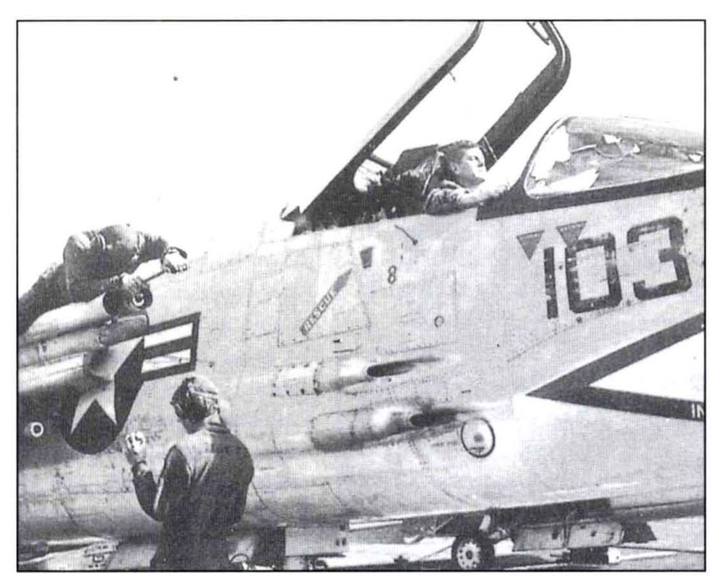
En agosto de 1964, los informes de inteligencia indicaron que los norvietnamitas se estaban poniendo cada vez más nerviosos con las *Patrullas DeSoto,* que se realizaban a lo largo de su costa, así como en la de la China comunista y en Corea del Norte. Las *Patrullas DeSoto* eran excursiones nómadas que comenzaron en 1962 y que habían sido concebidas para explorar las defensas y valorar la respuesta de los países objetivo. Las *Patrullas DeSoto* programadas para comienzos de agosto prometían atraer algo más que la habitual atención de los norvietnamitas.

Mientras el USS *Maddox* (DD-731) navegaba por las proximidades de la costa en la mañana del 2 de agosto de 1964, el radar y los vigías del destructor estadounidense establecieron contactos lejanos. A media tarde, tres lanchas torpederas P-4 de fabricación soviética aparecieron en columna. El *Maddox* abrió fuego cuando las embarcaciones enemigas se acercaron y las lanchas torpederas comunistas devolvieron el fuego. El intercambio de fuegos de 20 minutos finalizó con todas las P-4 dañadas, mientras que el *Maddox* fue alcanzado por un único proyectil de 14,5 mm.

Los F-8 del *Ticonderoga* del VF-51 y del VF-53 respondieron a la petición de apoyo aéreo del destructor de EE UU. El CF Stockdale y su punto, el *Lt(jg).* (alférez de navío, AN) Dick Hastings, junto con el jefe del VF-53 CF Robair F. Mohrhardt y su punto, CC Everett Southwick, atacaron a las P-4 que se retiraban. Por entonces, el destructor había desistido de perseguir a las lanchas torpederas más rápidas.

Sotckdale y Hastings dispararon cada uno un Zuni, pero ambos proyectiles fallaron. Mohrhardt y Southwick atacaron a las pequeñas embarcaciones con fuego de cañón, y dejaron una lancha torpedera (T-339) soltando humo y finalmente inmovilizada en el agua. A continuación, el oficial al mando del VF-51 se unió a sus compañeros en las pasadas de castigo.

Dick Hastings había resultado alcanzado en la guía de los Zuni, y Stockdale le indicó que volara en círculo sobre el combate después de comprobar el F-8 de su joven punto. Aunque no parecía haber ninguna pérdida de líquidos pudo observar que el caza de Hastings tenía dañada la punta del



El jefe del Ala Aérea 16, James Stockdale, espera pacientemente en un F-8E del VMF(AW)-212 mientras el personal de mantenimiento comprueba los proyectiles Zuni del Crusader.

ala derecha; no tenía sentido arriesgarse en una fase tan inicial de la acción.

"Me di cuenta de que probablemente él había forzado el avión", comentó posteriormente Stockdale años más tarde. "Era su primera travesía y aquélla era la primera acción real de la guerra. Él intentó aprovechar las alas de su Crusader. No cometió ningún error importante. Podía haber creído que estaba ardiendo y haber saltado, pero no lo hizo."

Los F-8 del *Tico* habían hecho su trabajo; las tres lanchas torpederas resultaron dañadas y la P-4 humeante finalmente se hundió. Por entonces, a unos 560 kilómetros de su portaaviones y con combustible *bingo* (el punto en el cual tenían que interrumpir la acción debido a la escasez de combustible), los cuatro Crusader se reunieron. Al no desear arriesgarse con la capacidad del avión dañado de su punto para resistir las dificultades de una recuperación a bordo del buque, el CF Stockdale ordenó al TN Hastings que aterrizara en Da Nang; el TN Dick Hastings moriría posteriormente cuando la plataforma del oficial de Seguridad de Aterrizajes del *Tico* fue alcanzada por unos restos tras un accidente de aterrizaje fatal de un F-8E del VF-53 el 30 de noviembre de 1965. Hastings, gravemente herido en el choque, sucumbió a sus heridas poco tiempo después.

Las diversas acciones que se centraron en torno a las lanzas torpederas fueron los primeros combates directos entre las fuerzas de EE UU y los norvietnamitas, que habían llegado al punto en el que no harían caso omiso de lo que consideraban intrusiones en sus costas y estaban preparados para defenderse. Los estadounidenses también habían adoptado una posición; no les amenazarían por el apoyo a sus aliados survietnamitas y también estaba preparados para combatir.

Pasó un día mientras ambos bandos valoraron los acontecimientos del 2 de agosto. El USS *Turner Joy* (DD-951) se unió al *Maddox* cuando éste reanudó su interrumpida patrulla de 48 horas después de haber sido disparado. Las dos embarcaciones se dirigieron de vuelta hacia el golfo de Tonkin a primera hora del 4 de agosto y navegaron arriba y abajo por la costa norvietnamita durante todo aquel día sin mucha atención del enemigo. Sin embargo, los estadounidenses sabían que los norvietnamitas se estaban preparando una vez más para el combate.

Antes de medianoche, los radares de los destructores establecieron contactos que se aproximaban rápidamente, los vigías identificaron los blancos no identificados como más P-4, probablemente del mismo escuadrón que había atacado dos días antes. Las lanchas torpederas parecían dirigirse hacia la agrupación táctica del *Ticonderoga*, y el *Maddox* y el *Turner Joy* abrieron fuego inmediatamente contra los veloces contactos, que por entonces parecían desaparecer a popa de los destructores. Treinta minutos después más contactos a 21 kilómetros por detrás sugirieron que era inminente otro ataque. La tripulación en la cubierta y en las consolas co-

municó lo que parecía la estela de un torpedo. Fuera lo que fuese, los destructores siguieron navegando en alerta máxima.

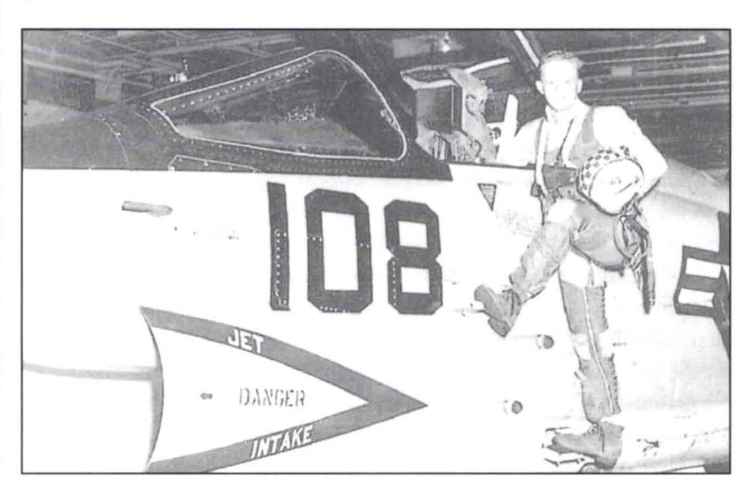
El CF Stockdale y dos pilotos de los A-1 del VA-52 llegaron sobre las posiciones comunicadas de las embarcaciones enemigas y comenzaron la acción, aunque nadie pudo ver ningún blanco; Stockdale había despegado solo después de que el Crusader de su punto descendiese por culpa de un fallo en el generador. Lo mejor que pudieron ofrecer fueron avistamientos de olas fantasmagóricas y destellos de luz, que quizá fuesen destellos de disparos. El futuro almirante de cuatro estrellas, por entonces CF Wesley McDonald, oficial al mando del VA-56, pilotaba uno de los A-4 por encima de Stockdale. El jefe del VF-51 le había pedido a McDonald que enviara un mensaje por radio al *Maddox* para que el buque encendiera sus luces de señales y así darle a Stockdale una mejor idea de su posición.

Dos horas después de los contactos iniciales, habiendo regresado tranquilamente al Golfo, los blancos en el radar se habían desvanecido. Sin embargo, volvieron más y los buques emprendieron un combate de persecución hasta casi las 01:00 horas del 5 de agosto sin ningún derribo confirmado por ninguno de los dos bandos.

Algunos, incluido el CF Stockdale, que ciertamente estaba en una buena posición para observar la acción, dudaron de que se hubieran producido realmente los enfrentamientos nocturnos en el Golfo. De hecho, cuando Robert McNamara visitó Hanoi en noviembre de 1995, le preguntó al Gen Vo Nguyen Giap (jefe de las fuerzas militares norvietnamitas durante la guerra) sobre el así llamado segundo Incidente del golfo de Tonkin. Giap se rió y se encogió de hombros, afirmando que el ataque nunca había tenido lugar.

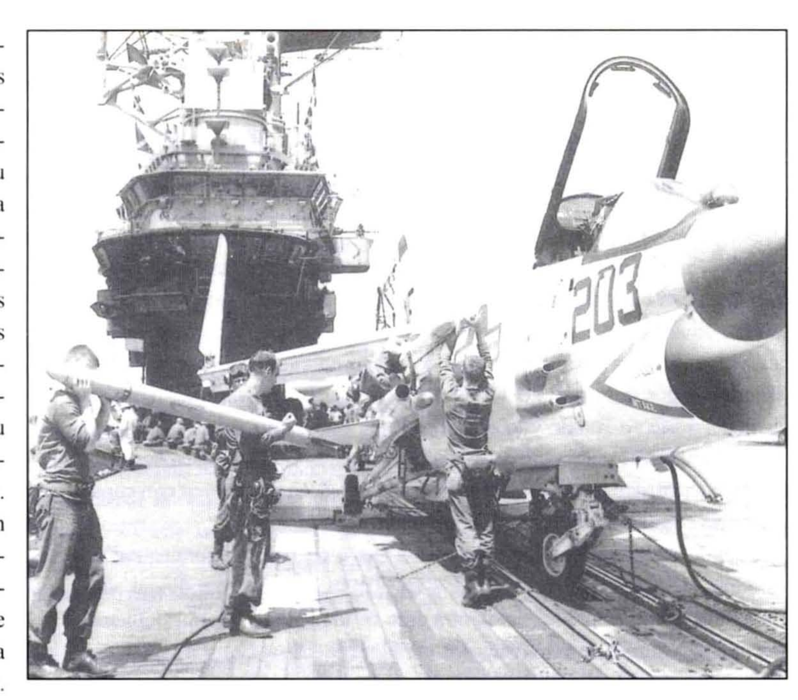
Cualquiera que fuese la verdad sobre los dos incidentes del golfo de Tonkin, el Gobierno de Johnson en Washington decidió que era necesario un ataque de represalia contra las bases de las lanchas torpederas y las instalaciones de combustible. Consiguientemente, la operación *Pierce Arrow* envió un 'ataque de máximo esfuerzo en una sola vez' contra los norvietnamitas el 5 de agosto de 1964. Participaron 65 aviones del *Ticonderoga* y del *Constellation*.

El CF Stockdale mandó el primer ataque, que incluyó a sus seis Crusader del VF-51 cargados con Zuni. Los blancos de los F-8 fueron varias posiciones de artillería antiaérea en torno a la base de Vinh. Los A-4 y



Tim Hubbard en un Crusader. Lleva puesto un uniforme de vuelo habano, con el traje anti-G de nailon verde, el atalaje para el torso y las botas de vuelo marrones. El casco blanco tiene cuadros rojos.

los A-1 atacarían otras posiciones seleccionadas, incluidos los depósitos de petróleo y sus emplazamientos de armas defensivas. Stockdale, llevando a su escuadrilla de Crusader hacia abajo, disparó sus Zuni y sus cañones contra las posiciones antiaéreas. Las otras escuadrillas también alcanzaron sus blancos y arrasaron la zona. En el camino de salida, el TN Tim Hubbard, volando como punto de su oficial al mando, atacó una lancha torpedera enemiga en un río.



El personal de mantenimiento del VF-53 carga sus aviones con proyectiles Zuni a mediados de agosto de 1964, justo dos semanas después del Incidente del golfo de Tonkin. El Crusader ya está situado en la catapulta nº 1 del *Tico*.

Aunque la incursión fue un éxito y la zona del blanco quedó en llamas, la artillería antiaérea derribó dos aviones de EE UU, los dos del Ala Aérea 14 del *Connie*. El AN Richard C. Sather del VA-145 se estrelló con su A1-H, convirtiéndose en el primer aviador naval estadounidense que murió en Vietnam, mientras que el AN Everett Álvarez, del VA-144, saltó desde su dañado A-4C Skyhawk. Sather murió, pero Álvarez fue capturado y comenzó un largo periodo de ocho años y medio como prisionero de guerra. Un segundo ataque contra la base de Quang Khe, en el que participaron los F-8 del VF-53, también obtuvo un cierto éxito.

Un aspecto confuso de esta incursión fue la alerta que recibieron sin querer los norvietnamitas de un responsable tan importante de EE UU como el propio presidente. Lyndon Johnson informó al pueblo estadounidense sobre los acontecimientos de los tres últimos días y las medidas que estaba adoptando para responder. Desgraciadamente, mientras se dirigía al país por la televisión nadie pareció darse cuenta de que la incursión de EE UU no se lanzaría hasta dentro de dos horas.

Durante los siguientes meses hubo acciones esporádicas en el sureste de Asia en lo que respecta a la aviación naval. Los buques continuaron sus patrullas y durante este periodo de relativa inactividad, los comunistas aprovecharon (como harían durante otros recesos en los combates en los siguientes años) la tranquilidad para continuar trasladando los suministros por el Sur a través de Laos. En diciembre, Washington estaba muy frustrado con la falta de avances en la limitación de estas actividades. Por lo tanto, el Gobierno de Johnson planeó dos campañas aéreas, una serie de incursiones de bombardeos estratégicos contra las instalaciones industriales del Norte y misiones de reconocimiento armado para controlar el flujo de materiales a través de Laos. Estas operaciones fueron denominadas *Rolling Thunder* y *Barrel Roll*, respectivamente.

Los escuadrones de Crusader de la Marina y de la Infantería de Marina participarían muy activamente en estas dos operaciones, especialmente en el inicio de 1965.

LA GUERRA COMIENZA EN SERIO

El presidente Johnson había mantenido gran parte del Gobierno de John Kennedy, incluido el ministro de Defensa Robert S. McNamara y su círculo de *linces iletrados* militares. Pero en la imagen televisiva que apareció en las salas de estar estadounidenses aquella tarde a mediados del verano de 1964 para explicar lo que suponían los ataques del golfo de Tonkin y lo que él pensaba conseguir con ellos, Lyndon Johnson se mostró como un jefe del ejecutivo atemorizado e inseguro que necesitaba verdaderamente (y no disponía de ellos) a hombres con capacidad de comprensión y con honor a su alrededor.

Cuando diciembre de 1964 dio paso a enero de 1965, la concentración estadounidense en Vietnam del Sur y en el mar de China meridional continuó a un ritmo frenético. En la otra cara de la moneda, los norvietnamitas también siguieron moviendo los camiones hacia el Sur. Las misiones de la operación *Barrel Roll* sorprendieron ocasionalmente a los camiones comunistas en zonas abiertas, pero incluso cuando los rebeldes atacaron los acuartelamientos estadounidenses en Saigón en la Nochebuena de 1964, mataron a dos estadounidenses e hirieron a otras cien personas del país, Johnson no aumentó la escalada del conflicto. Los portaaviones en las proximidades de la costa *(Hancock*, *Coral Sea* y *Ranger* (CVA-61)) navegaban diligentemente en círculo en torno a *Yankee Station* esperando órdenes.

El 13 de enero de 1965 el AN Tom Irwin, del VF-24, regresó de una misión de adiestramiento de interceptación aérea diurna. Irwin enganchó el cable 4 del portaaviones y el estiramiento parecía normal. Estaba a punto de hacer retroceder el mando de gases cuando de repente se dio cuenta de que no se estaba deteniendo; el F-8C se dirigía hacia el borde. Irwin tenía que considerar el retraso de dos segundos entre la selección y el encendido del quemador.

El joven aviador no podía saber que su punto de enganche se había cortado por la tija. Él seleccionó el quemador, pero el Crusader vaciló sobre el ángulo y la velocidad indicada se mantuvo por debajo de los 80 nudos necesarios para una salida con éxito (los asientos lanzables a altitud y velocidad cero todavía no habían llegado a la flota). Irwin tiró de la palanca de lanzamiento de la cúpula, pero aunque los enganches se soltaron, no hubo suficiente flujo de aire para que se soltara la cúpula y ésta se quedó en el condenado caza.

En el escaso tiempo restante consideró una salida con la cabina cerrada, pero decidió quedarse dentro del condenado avión de reacción. Irwin tenía suficiente velocidad indicada para un control limitado del mando de profundidad, al menos hasta que las ruedas principales se saliesen por el borde de la cubierta. Utilizando el timón para mantener las alas niveladas, fue capaz de entrar en el agua más o menos nivelado, en lugar de hacerlo primero con el morro o de lado.

Cuando el F-8 chocó contra el agua, el sistema de poscombustión se encendió provocando que el motor explotara. La entrada en el agua tam-



Se puede ver al veterano de combate del VF-24 Tom Irwin de pie junto a su RF-8G antes de una misión de adiestramiento en la Base Aeronaval de Washington DC, en 1978. Irwin, con la graduación de CF, mandó el VFP-306 (uno de los dos escuadrones VFP de la Reserva Aeronaval) a finales de la década de los años setenta y también había prestado sus servicios como oficial al mando del segundo escuadrón, el VFP-206. Posteriormente alcanzó la graduación de almirante como reservista. En la actualidad Irwin se encuentra en una posición ejecutiva importante en la TWA.

bién soltó la cúpula y aunque el Crusader entró en el agua erguido, el agua comenzó a entrar inmediatamente por la parte superior de la cabina. Irwin tiró de la palanca de apertura, que le liberó del asiento, y salió tambaleante de la cabina justo cuando una ola cayó sobre él.

El tubo del oxígeno desde la base del asiento hasta la máscara estaba enganchado en la palanca de la cúpula en la guía derecha. Mientras se inundaba y sobre la guía, Irwin separó el conector al final del tubo de la máscara y salió rápidamente de lado por el lateral del caza. La parte final delantera de la sección central del ala de dos posiciones del Crusader y la mayor parte del estabilizador vertical era todo lo que quedaba por encima del agua.

Tras haber inflado el chaleco salvavidas, Irwin se alejó nadando mientras su Crusader se hundía finalmente y desaparecía. El *Hancock* se había detenido cerca de su posición y el helicóptero H-2 del buque le sacó del mar de China meridional. Su avión de reacción había tardado dos segundos en llegar al agua después de salirse de la cubierta y se había tardado dos minutos en sacarle del agua y colocarle sano y salvo sobre la cubierta de vuelo. Él comentó más tarde: "Nunca he sido capaz de duplicar mi tiempo de salida de emergencia de una cabina con el gancho en un puesto de trabajo".

Vought había instalado inicialmente sus propios asientos lanzables en los F-8, pero los cambió por los Martin-Baker, que se habían ganado una buena reputación en Gran Bretaña. El sistema Mk 5 de estos últimos no tenía capacidad cero-cero, pero finalmente se instalaron los asientos Mk F-7 cero-cero en los últimos modelos de los F-8.

Un ataque comunista contra las instalaciones estadounidenses y survietnamitas en febrero de 1965 provocó finalmente una respuesta más contundente de EE UU. El AN Irwin, del VF-24, participó en el ataque del 7 de febrero de 1965 (denominado *Flaming Dart)* contra Vietnam del Norte, seguido cuatro días después de otra incursión *(Flaming Dart II)* contra los acuartelamientos de Chan Hoa, cerca del campo de aviación de Dong Hoi.

Los cuatro pilotos norvietnamitas de los MiG-17 del 921 Regimiento de Caza que se enfrentaron a los Crusader del VF-211 el 3 de abril de 1965 y que reclamaron dos F-8, aunque todos los aviones de reacción de la Marina aterrizaron. De izquierda a derecha, Pham ngoc Lan, Phan van Tuc, Ho van Quy y Tran minh Phuong.



Los dos escuadrones de F-8 del *Hancock* (VF-24 y VF-211) utilizaban modelos diferentes de Crusader. El VF-24 estaba equipado con los F-8C, que se utilizaban estrictamente en las tradicionales funciones de escolta y de patrulla de caza libre. El VF-211 también utilizaba sus F-8 como escoltas y, de hecho, se convirtió en el primer escuadrón de caza de EE UU que se enfrentó a los MiG norvietnamitas el 3 de abril de 1965 cuando los MiG-17 interceptaron un ataque de bombardeo. Sin embargo, los *Checkmate* del VF-211, que habían recibido los *Echo* en febrero de 1964, también utilizaban sus cazas contra blancos terrestres igualmente.

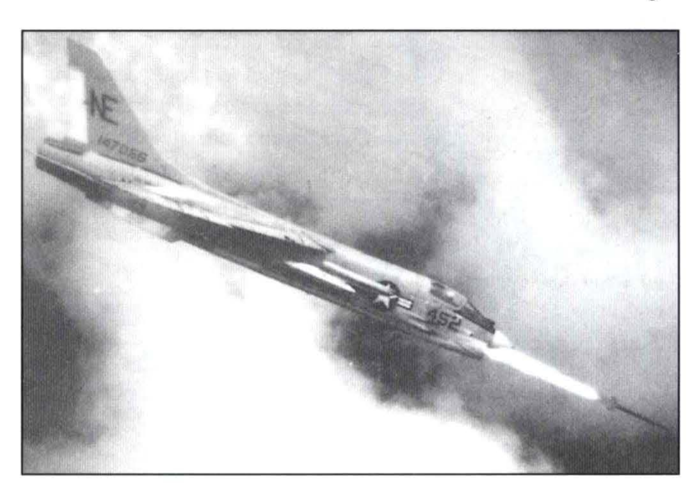
Durante la travesía en Vietnam de 1965 del *Coral Sea,* el VF-154 perdió cinco Crusader por culpa de la acción enemiga, tres de ellos en cuatro días. Por el contrario, el VF-211 no perdió ni un solo avión frente al intenso fuego terrestre y, consiguientemente, le ofreció su ayuda al VF-154. De acuerdo con la valoración de los *Checkmate,* los *Black Knight* utilizaban la táctica de lanzamiento para tiempos de paz (80% de potencia, sin frenos de velocidad, a 250 nudos de velocidad indicada). El VF-211 le indicó al VF-154 que hiciera sus pasadas lo más rápido posible, pero los *Black Knight* no hicieron caso de este consejo.

El oficial al mando de los *Black Knight,* CF William Donnelly, fue derribado por la artillería antiaérea el 29 de marzo mientras pilotaba un F-8D. Consiguió llegar al mar antes de saltar de su dañado caza y pasó unas tensas 45 horas en una aguas infestadas de tiburones antes de ser rescatado. Solo, en la oscuridad, a apenas seis kilómetros de la costa enemiga, Donnelly luchó por mantener su bote salvavidas inflado, y esconderse de las lanchas patrulleras norvietnamitas que, evidentemente, le buscaban. Un piloto de los Crusader del *Hancock* descubrió a Donnelly al día siguiente y un hidroavión Albatross HU-16 de la Fuerza Aérea despegó desde Da Nang para rescatar al empapado jefe.

Donnelly fue uno de los tres jefes de escuadrón del CVW-15 derribados durante aquella travesía. El CF Jack Harris del VA-155 también saltó desde su A-4E en el mismo ataque del 29 de marzo, y fue finalmente rescatado por un submarino en funciones de protección de la aviación. Por último, el CF Pete Mongilardi del VA-153, a los mandos de un A-4C, murió en combate cuando la artillería antiaérea alcanzó su Skyhawk durante una misión de reconocimiento armado el 25 de junio de 1965.

El 14 de octubre el fuego antiaéreo terrestre alcanzó el F-8D del TN J. A. Terhune, y aunque el avión de reacción pudo seguir volando durante el tiempo suficiente como para que su piloto llegase al mar, no pudo regresar a bordo del *Coral Sea*. Jack Terhune, que fue observado por al menos otros cuatro pilotos del VF-154, saltó perfectamente desde su dañado caza y fue rápidamente sacado del mar de China meridional; su punto fotografió gráficamente el salto.

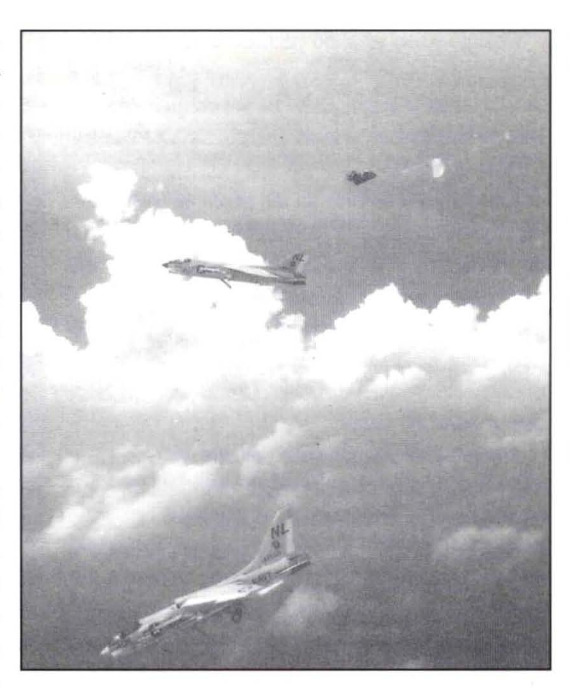
Aquella larga travesía, que totalizó unos increíbles 331 días, se convirtió en el único periodo de combate del VF-154 con los F-8. Este escuadrón regresó a casa y se actualizó con los F-4B en noviembre.



Un F-8D del VF-111 dispara los proyectiles Zuni contra las posiciones del Viet Cong en el delta survietnamita durante una misión de combate de 1965. Los *Sundowner* fueron el único escuadrón de F-8 que utilizó una boca de tiburón alrededor de la prominente entrada de aire del Crusader; posteriormente, esta unidad aplicaría este característico distintivo a sus F-4B en 1972.

El *Bonnie Dick* se movía hacia arriba y hacia abajo por la costa vietnamita desde *Dixie Station* hasta *Yankee Station* y de vuelta de nuevo según se le iba indicando. A mediados de julio, este portaaviones estaba de regreso en la línea de *Dixie Station* con dos nuevos escuadrones de F-8E. El VF-191 y el VF-194 utilizaban sus F-8E tanto en funciones de escolta como para ataques terrestres. Las dos unidades perdieron aviones durante aquella travesía, la artillería antiaérea derribó tres F-8 del VF-191 y un SAM derribó a otro (además de un quinto avión de reacción destruido en un fatal accidente operativo), mientras que el VF-194 perdió tres por culpa de la artillería antiaérea y dos en percances operativos.

El *Oriskany* tuvo una ajetreada travesía de combate desde mayo a noviembre de 1965. Dentro de su Ala Aérea 16 había tres escuadrones diferentes de Crusader: el Destacamento G del VFP-63 y el VF-162 eran dos escuadrones de la Marina, que utilizaban los RF-8A y los F-8E respectivamente, mientras que el VMF(AW)-212, una unidad de la Infantería de Marina de la bahía de Kaneohe, Hawai, también utilizaba los F-8E tras haberse actualizado a partir de los A-4 en 1963. El segundo escuadrón de caza original del *Oriskany*, el VF-161, utilizaba los F-3 Demon, que fueron rápidamente sustituidos en la flota por los Phantom II. De esta forma, para mantener un avión común en el ala por cuestiones de mantenimiento y misiones, los *Lancer* llegaron a bordo en enero de 1965. Los portaaviones 27C no podían controlar los F-4 más grandes al mismo tiempo que los F-8.



El CC Jack Terhune del VF-154 salta de su maltrecho F-8D (BuNº 147899) después de haber resultado alcanzado en un ataque el 11 de octubre de 1965; Terhune fue rescatado sano y salvo. Los *Black Knight* perdieron varios aviones durante aquella travesía, incluido uno pilotado por el CO de la unidad, CF W. N. Donnelly, que también fue rescatado.

Los *Lancer*, mandados por el Tcol Charles H. Ludden, se convirtieron en parte integral del ala aérea del *Oriskany*. En un singular devenir de los acontecimientos, cuando el CF Stockdale, jefe del ala, fue derribado el 9 de septiembre de 1965 en un A-4E del VA-163, el aviador naval más caracterizado del ala era el Tcol Ludden. Mediante un acuerdo previo entre Stockdale y el Cap Bart Connolly, oficial al mando del *Oriskany*, Ludden, que era muy apreciado y respetado por sus compañeros, asumiría el mando del CVW-16 en una circunstancia de ese tipo. De esta forma, el Ala Aérea 16 tuvo a un miembro de la Infantería de Marina como su jefe hasta el 4 de octubre cuando el CF Robert E. Spruit asumió el mando.

El VF-162. Los cazadores en la guerra

El jefe del ala aérea Jim Stockdale escuchó al entusiasta segundo jefe del escuadrón de Infantería de Marina, Ed Rutty, que había volado con los *Blue Angels*, el equipo de exhibición de vuelo de la Marina-Infantería de Marina, en 1955.

Rutty le explicó: "CAG, estamos perdiendo un avión por semana intentando hundir ese puente de Thanh Hoa con bombas de 228 kg. Simplemente rebotan contras las vigas como pequeños paquetes de cascotes. Podemos hacerlo mejor". Stockdale esperó mientras el *marine* continuaba: "He bajado al polvorín del buque y las bombas más grandes que hay allí abajo son de 912 kg. He ideado una forma de cargarlas en los Crusader, así como una manera de armarlas y lanzarlas".

Cuando Rutty le pidió permiso a Stockdale para realizar una misión con las enormes Mk 84, el jefe de la Marina le respondió: "Estaré contigo en lo de los proyectiles y en el lanzamiento. Déjame que hable con el capitán".

Aunque él mandaba un ala aérea de media docena de unidades, el CAG (un remanente de cuando el cargo era el de jefe de Grupo Aéreo) era responsable ante el capitán del buque. Por ello, el permiso de aquel importante personaje y su participación eran vitales en todas las áreas de las operaciones, especialmente cuando se trataba de operaciones de vuelo.

Stockdale recuerda cómo "el capitán Bart Connolly era un auténtico príncipe como jefe de combate. Él me dijo: 'Adelante y veamos si funciona'."

Con aquello, Stockdale autorizó al VMF(AW)-212 a armar sus F-8E con bombas de 912 kg y planear un ataque contra el puente de Thanh Hoa mientras él mandaba un grupo de A-4 para eliminar la artillería antiaérea.



Los aviones del Ala Aérea 16 se alinean en la cubierta de vuelo del USS *Oriskany* (CVA-34) al comienzo de la guerra. Se encuentran presentes los A-1H del VA-152, los A-4E del VA-164, los F-8E del VF-162 y del VMF(AW)-212 y los RF-8G del VFP-63. Un A-4 está estacionado justamente en el ascensor central de proa.

"Me reí cuando vi aquellos ocho Crusader balanceándose sobre la cubierta para recibir sus proyectiles."

Desgraciadamente, la situación climatológica sobre el puente fue cerocero, lo cual llevó a Stockdale a reorientar el ataque hacia blancos alternativos. La fecha era el 9 de septiembre de 1965 y sobre uno de aquellos blancos alternativos el A-4 del CF Stockdale fue alcanzado por el fuego antiaéreo terrestre, que le obligó a saltar hacia ocho años de cautiverio y espantosas torturas.

"Me preguntaba cómo se las estaría arreglando la flota con aquella disposición de bombas de 912 kg en la parte inferior de los Crusader. Después de mi lanzamiento oí que era una carga poco frecuente, pero que había tenido un buen aprovechamiento de vez en cuando."

El Ala Aérea 5 volvió al golfo de Tonkin en noviembre de 1965. El CF Charles B. McDaniel mandaba por entonces a los *Screaming Eagle* del VF-51. Esta unidad participó en los ataques Alpha, que se convirtieron casi en una rutina diaria (lo que algunos llamaban la época del *Doctor Pepper*, con ataques a las 10, a las 2 y a las 4, colocando bombas y proyectiles en blancos en Vietnam del Norte, incluidas las bombas de hierro Mk 84 de 912 kg).

El 22 de diciembre de 1965 el ala aérea atacó la central térmica de Uong Bi, al norte de Haiphong. Lanzándose en picado a través de una intensa artillería antiaérea, los atacantes alcanzaron zonas importantes de la instalación principal. Al día siguiente, el *Tico* envió más aviones, incluidos los F-8 del VF-51 y del VF-53, contra el puente de Hai Duong, al sur de Hanoi. Junto con otras alas aéreas, el CVW-5 mantuvo el ritmo hasta mayo de 1966, cuando regresó a San Diego.

Aunque los F-8 no disponían de visor de bombardeo, resultaron ser unos excelentes eliminadores de la artillería antiaérea, así como excelentes aviones de ataque terrestre, y los Crusader trabajaron en estas importantes funciones durante toda la guerra. El ahora retirado contraalmirante Flagg lo explicaba así:



El Tcol Charles Ludden era el aviador más caracterizado del CVW-16 cuando el CF Stockdale fue derribado. Según un acuerdo previo entre Stockdale y el capitán del *Oriskany*, Ludden asumió el mando del ala aérea y de esta forma se convirtió en el primer infante de marina en mandar un ala aérea de portaaviones desde la II Guerra Mundial.

"Primero llegamos a *Yankee Station* a mediados de mayo de 1965. La acción allí era realmente fuerte, aunque sólo pasamos dos días en *Yankee Station* y luego fuimos hacia el Sur para trabajar en la zona durante dos meses.

"Uno de mis primeros enfrentamientos fue con una compañía del Ejército de Tierra que había quedado inmovilizada por el Viet Cong. Llegamos sobre aquellos hombres (tenían un enfrentamiento abierto) y yo mandé la patrulla de caza libre con todos los cañones disparando. Llegó un informe posterior de que nosotros habíamos expulsado a los comunistas con nuestra potencia de fuegos y el Ejército estaba agradecido. Aquélla fue una de las pocas ocasiones en las que pensé que habíamos hecho algo más que disparar contra la selva."

En ocasiones, los cuatro cañones de los F-8 resultaban problemáticos. Los pilotos comenzaban seleccionando la pareja de cañones superior o inferior de tal forma que si una se encasquillaba, la otra pareja quedara disponible. El problema del encasquillamiento procedía en gran medida del efecto de las altas G's en las cintas de la munición. En los virajes de máximos G's la fuerza hacía que la cadena se torciera y se enrredara, creando la posibilidad de algún proyectil perdido o encasquillado. Los grandes proyectiles Zuni también presentaban problemas. En el momento de la ignición solían soltar partículas hacia atrás, hacia la cola del Crusader, que podían provocar daños.

Durante una misión de TARCAP en julio, Flagg y su punto localizaron un destello de luz del sol que resultó ser uno de los numerosos trenes pequeños norvietnamitas. Al sonido de los aviones de reacción estadounidenses en aproximación, el personal abandonó el tren y, consiguientemente, los F-8 atacaron el desvalido blanco, lanzando sus balas hacia arriba y abajo por toda la longitud del tren. Una escuadrilla de A-4 solicitó que los F-8 se marcharan y les dejaran a ellos (los auténticos bombarderos) lanzar sus explosivos. Flagg les dijo que ellos podrían encargarse de lo que quedara del tren cuando él y su punto hubieran terminado. El HEI (alto explosivo incendiario) de 20 mm había reventado literalmente los vagones de carga ligeros. A continuación, los A-4 colocaron las bombas de 228 kg, con lo que sacaron y reventaron completamente a la indefensa locomotora fuera de las vías hacia un lateral.

El AN Rick Adams, un joven piloto que fue derribado no una vez sino dos veces durante su periodo de servicio con el VF-162, disfrutó de su puesto como punto del CF Dick Bellinger, el segundo jefe de la unidad, que posteriormente se convertiría en su CO. El *Belly One*, como cariñosamente se le llamaba, podía ser duro como una jaca, pero Adams y él parecían encajar como equipo. El 5 de octubre de 1965 Adams y el jefe fueron a la caza de los SAM (misiles superficie-aire)... y los encontraron.

Bellinger gritó: "¡*Bombilla*, sal inmediatamente de aquí!". Refiriéndose a las prematuras entradas en el pelo de Adams, él intentaba advertir a su punto de un misil en aproximación que acababa de ser lanzado y que parecía dirigirse hacia el F-8 de Adams. Desgraciadamente, la radio de Adams se había desconectado y él no escuchó la llamada de Bellinger. Lo que sí vio fue un destello cuando el misil pasó su avión justo antes de explotar. Adams realizó un brusco viraje hacia la derecha, para dirigirse hacia el mar de China meridional. Al menos en un sentido él tuvo suerte, si la ojiva de combate de 228 kg del SAM hubiera estallado un poco más cer-

Un miembro del mantenimiento carga los cañones de un F-8E a bordo del *Oriskany*. Los cañones de 20 mm fueron un arma de ataque eficaz, especialmente contra las barcazas, los trenes y los vehículos de fabricación ligera.



ca habría destruido el F-8, sin dejarle ninguna oportunidad de escapar de aquel infierno de llamas que entonces devoraba al resistente caza.

Mientras Bellinger seguía llamando a su punto, rogándole que saltara, Adams se dirigió obstinadamente hacia el agua. Como la mayoría de los aviadores estadounidenses él no deseaba caer sobre el terreno, donde probablemente sería capturado. El joven piloto recordaba haber pasado sobre algunos destructores en el camino de ida y ahora tenía la esperanza de poder encontrarlos antes de saltar.

Finalmente, el Crusader pasó a mejor vida y explotó. Adams saltó a través de la bola de fuego y realizó un salto mortal en el aire todavía atado al asiento. Después de unos pocos segundos, el pequeño paracaídas cónico se abrió y luego le siguió el paracaídas principal, más grande. Adams se separó del asiento y comenzó el descenso hacia el agua. Cuando llegó a ella, Adams soltó el atalaje y la balsa salvavidas. Mientras llegaba a su balsa individual miró hacia arriba. El *Belly One* volaba moviendo las alas en señal de ánimo. Iba tan bajo que Adams podía ver el interior de la cabina del jefe.

El piloto derribado se colocó dentro de la balsa, comenzó a valorar la situación, y dispuso su equipo de supervivencia en torno a él en el pequeño recipiente de goma. Por entonces, Bellinger había alertado a las fuerzas de rescate y volaba en círculo sobre Adams esperando la llegada de los helicópteros. También estaba preocupado por algún intento enemigo de capturar al aviador derribado.

Cuando llegó un helicóptero, Adams salió de la balsa y se metió en el agua. Sin embargo, él no se había dado cuenta de lo quemadas que tenía las manos. Al introducirlas en el agua salada gritó sorprendido por el dolor. El rescatador del helicóptero saltó para ayudar a Adams a sujetar el cable de rescate y después de no mucho tiempo el empapado aviador se encontró a bordo del crucero USS *Galveston* (CLG-3), donde recibió una exploración inicial y los primeros auxilios para sus quemaduras.

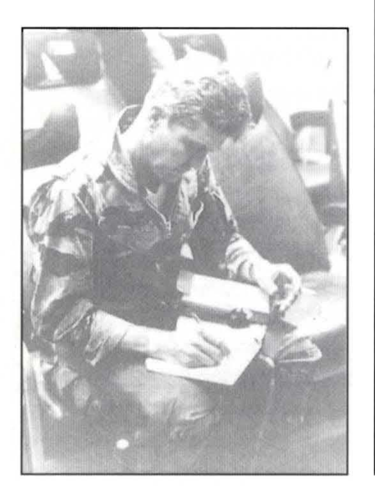
Al volver al *Oriskany* al día siguiente, Adams fue recibido con alborozo por sus compañeros de escuadrón, que le habían hecho un guante con formas de los SAM y de los proyectiles de la artillería antiaérea.

Cuatro meses después, Rick Adams realizó una misión que le valió la Cruz de Vuelo Distinguido. Nuevamente tuvo que enfrentarse a los SAM ya que una batería de ocho disparó los proyectiles contra su escuadrilla, pero él mantuvo su posición a través de las fuertes defensas. Pero el enemigo no había terminado con él.

En julio de 1966, Adams se encontraba en su segundo periodo de servicio con el VF-162, como integrante de la escasa media docena de miembros de la travesía de 1965 que continuó en el segundo despliegue de combate. El 12 de julio salió en una misión de TARCAP con su F-8E; su blanco aquel día se encontraba cerca de Haiphong, una de las zonas más fuertemente defendidas del Norte. Cuando aparentemente su Crusader resultó alcanzado por el fuego de las armas portátiles, Adams se enfrentó a otro salto. El fuego se extendió desde la cola hasta la parte delantera del fuselaje mientras el F-8 se inclinaba hacia la derecha.

"Nos vemos dentro de un año", dijo Adams (él había querido decir "10 años") y se lanzó a 2.500 pies y 400 nudos. Mientras su Crusader se estrellaba en una montaña, él descendió cerca de un pueblo. Entonces se vio envuelto en una típica carrera de huida y evasión por su vida. Los *chicos*

El jefe del ala aérea James Stockdale, que lleva el uniforme de camuflaje que hizo de uniforme de vuelo para muchos aviadores navales durante las primeras travesías de combate, comprueba su plan de vuelo el 9 de septiembre de 1965. Unas pocas horas más tarde fue derribado y capturado mientras pilotaba un A-4.



malos ya estaban buscándole y él les podía oír. Él también sabía que sus amigos ya habían llamado a las Fuerzas de Búsqueda y Rescate (SAR) y que, probablemente, el helicóptero ya estaba en camino. Era una cuestión de quién le iba a coger primero.

Llegaron cuatro Skyraider escoltando al helicóptero H-3, intentando mantener el helicóptero libre del fuego enemigo, que procedía de todas las direcciones. La tripulación del helicóptero localizó a Adams en los matorrales y lanzó el cable hacia él. Tras atarse a él, el piloto del F-8 ascendió con el cable a través de los árboles y, finalmente, entró tambaleándose al H-3, que se estremecía entre más fuego antiaéreo terrestre.



El AN Rick Adams regresa de su rescate después de haber sido derribado el 5 de octubre de 1965. Es recibido calurosamente por sus compañeros de escuadrón, incluido el jefe, CF Dick Bellinger, que sujeta unas réplicas de los SA-2 SAM que le habían derribado. El CC Butch Verich sostiene una maqueta de un cañón, un tanto profético porque 10 meses más tarde Adams sería derribado de nuevo, en esta ocasión por el fuego antiaéreo terrestre comunista, el 12 de julio de 1966.

Mientras los dos tripulantes utilizaban sus ametralladoras, el maltrecho, y aterrorizado Adams miraba a través de una ventanilla de la cabina mientras el helicóptero se dirigía hacia casa, escoltado nuevamente por los *Spad* protectores, cuyos pilotos dispararon su munición restante contra las posiciones de artillería sobre el terreno. Cuatro horas después de despegar del *Oriskany*, un desaliñado Rick Adams estaba a bordo de nuevo, y fue recibido una vez más por una hilera de pilotos del escuadrón. "Nadie es derribado dos veces", vitoreaban. Se equivocaban. El segundo derribo de Rick Adams suscitó un artículo a toda página en la revista *Times* del 29 de julio de 1966. Adams, al que la Marina clasificó como "restringido para el combate" fue enviado a casa. Voló con los *Blue Angels* en 1968 y, finalmente, se retiró como *commander* en 1982.

Los SAM

La prueba de los misiles superficie-aire de fabricación soviética SA-2 superficie-aire en Vietnam del Norte la reveló por vez primera un RF-8A del *Coral Sea* el 5 de abril de 1965. La posición se encontraba a 24 kilómetros al sureste de Hanoi, la capital norvietnamita. Sin embargo, no se autorizó el permiso para atacar esta nueva amenaza y no pasó mucho tiempo antes de que hubiera una profusión de posiciones SAM, y sus disposiciones con la forma de la estrella de David en seis puntas fueron fácilmente discernibles desde el aire.

Pasarían cuatro meses antes de que se autorizara algún tipo de acción contra los SAM y entonces sólo después de que se hubieran perdido varios aviones, incluidos dos A-4 del VA-23 del *Midway*, que fueron registrados como las primeras bajas oficiales de la Marina por culpa de los misiles.

El CC Boyd Repsher se prepara para una misión de eliminación de la artillería antiaérea en el campo de aviación de los MiG en Kep en 1966. Este joven aviador, inicialmente destinado en el VF-11 para pilotar los A-4, consiguió que se cambiara su destino y pasó a formar parte del VF-194 cuando salió hacia Vietnam.

El AN Tom Irwin del VF-24 recuerda las primeras acciones para contrarrestar los SAM:

"Cuando las posiciones de los SAM comenzaron a multiplicarse se convirtieron en una gran amenaza para los F-8 ya que los primeros equipos de ECM (contramedidas electrónicas) fueron a parar a los A-4. Yo recuerdo un equipo de aparejos instalado en 1966 que consistía en un receptor alimentado por una batería de célula D, con una antena conectada a la cúpula con ventosas. No se podía conectar para probarlo antes de estar en el aire porque el radar del buque lo quemaría sobre la cubierta. La antena bajaba sobre ti como la red de una araña durante el golpe de la catapulta."



La mayoría de los pilotos creían que podían evitar los SAM si recibían una alerta de un avión con ECM (Contramedidas Electrónicas) en las proximidades de la costa y veían el misil. Estas advertencias estaban en un cierto tipo de código de coordenadas desde los aviones con ECM, normalmente los EA-3.

El CN (capitán de navío) Boyd Repsher, retirado, realizó 351 misiones en el sureste asiático como miembro del VF-194 en 1966 y del VF-211 en 1972. Su travesía de 1966 en el USS *Ticonderoga* le dio un conocimiento inmediato de las crecientes defensas de los norvietnamitas y la necesidad urgente de contramedidas efectivas. La mitad de los Crusader del Ala Aérea 19 no disponían de equipos de Contramedidas Electrónicas (ECM), mientras que los que las tenían sólo disponían de un receptor de alerta de lanzamientos que emitía un tono cuando se encendía el radar de dirección del SA-2. No había información direccional, por lo que el piloto no podía saber dónde se encontraba la amenaza en relación con su avión.

Durante aquella travesía, los F-8 fueron enviados a Atsugi, Japón, donde se realizaron algunas modificaciones adicionales de ECM en la operación *Shoehorn*. En última instancia, al menos un avión de reacción de cada sección (habitualmente dos F-8) disponía de ECM actualizadas.

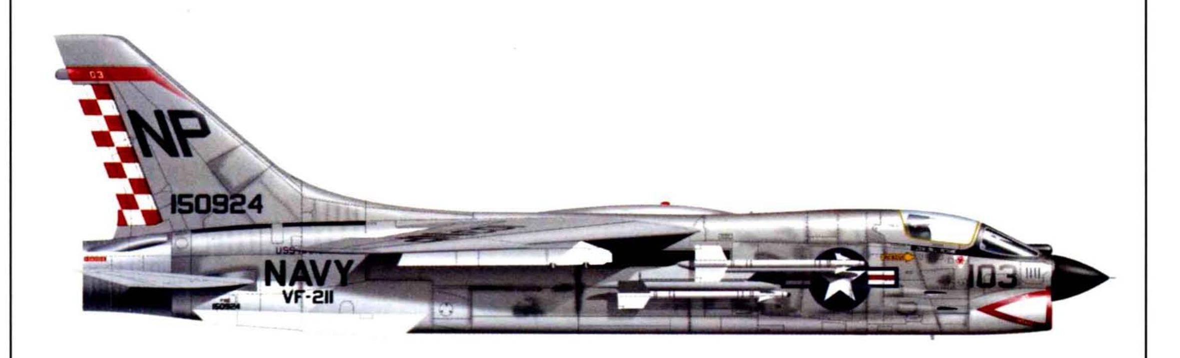
"Yo intentaba conseguir las misiones de TARCAP-eliminación de la artillería antiaérea siempre que podía", recuerda Repsher. "Nuestra munición era de 20 mm, con un receptáculo de proyectiles desplegables debajo de cada ala, dos proyectiles Zuni y dos Sidewinder en cada afuste del fuselaje. El Zuni era un arma estupenda que se podía colocar justo allí abajo en la garganta del enemigo."

Los Crusader y los Skyhawk establecieron una colaboración única contra los SAM bajo la misión general con el nombre clave de *Iron Hand*. Los A-4 con misiles AGM-45A Shrike solían guiar a sus escoltas F8 en los ataques contra las posiciones. Aquellos ataques eran extremadamente peligrosos ya que después de los éxitos iniciales de la Marina con los misiles seguidores de haz, los comunistas desconectaron sus radares de control de fuego, e impidieron de esta forma cualquier tipo de orientación para los Shrike.

Cuando los A-4 disparaban los Shrike, los F-8 solían seguir a los misiles justo hacia abajo a las posiciones, esperaban el impacto de los misiles y luego abrían fuego con sus cañones y con los Zuni de 12,7 cm, creando un devastador impacto uno-dos. Pero muchos F-8 sufrieron daños importantes o bajas durante aquellos ataques de eliminación de los SAM. No era una misión para pusilánimes. Los SA-2 eran misiles de 35 pies de longitud con 160 kg de alto explosivo en las ojivas de combate. La detonación a unos 60 metros de un avión suponía normalmente un derribo.

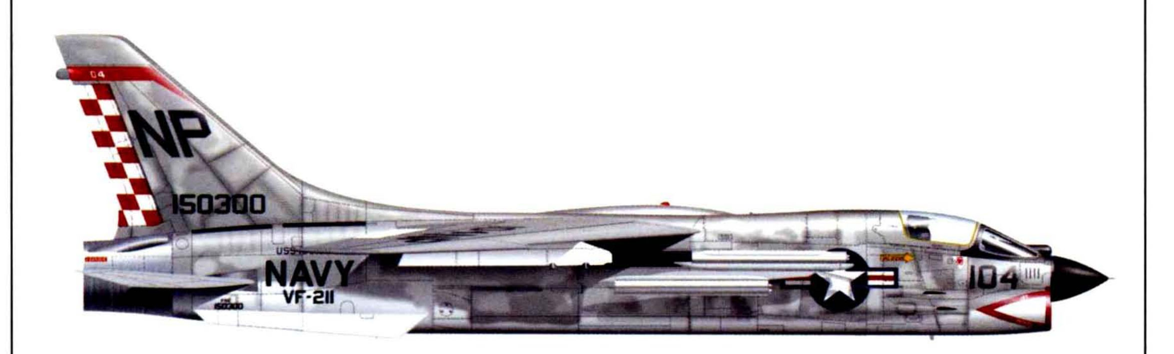
En esta escena de septiembre de 1966, el personal de mantenimiento transporta carros de bombas sobre la cubierta de vuelo del *Oriskany*. Las armas, que todavía tienen que ser cebadas, son del tipo Snakeye de retardo, con planos de deriva que se desplegaban después del lanzamiento. Los F-8E del VF-162 del fondo están probablemente encargados de funciones de escolta y CAP, a la vista de su carga completa con cuatro Sidewinder.





F-8E BuNº 150924 NP 103 del CF Harold L. Marr, CO del VF-211, USS *Hancock*, 12 de junio de 1966

El CF Marr utilizó este F-8E para anotar los primeros derribos en combate del Crusader (MiG-17) el 12 de junio de 1966. Posteriormente este avión fue derribado por la artillería antiaérea el 6 de octubre de 1966 mientras prestaba sus servicios como AH-201 del VF-162; su piloto, el CC R. D. Leach, fue rescatado.



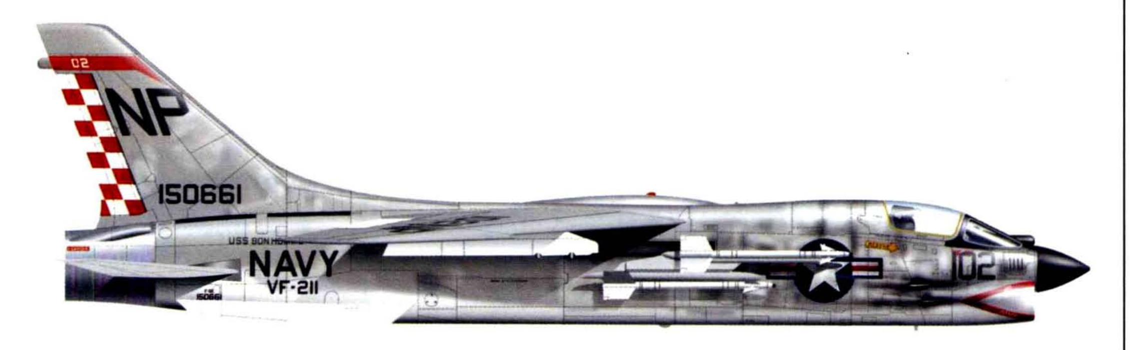
F-8E BuNº 150300 NP 104 del AN Phillip V. Vampatella, VF-211, USS *Hancock*, 21 de junio de 1966

El AN Vampatella fue el punto de Hal Marr durante el histórico combate aéreo del 21 de junio de 1966 y registró el segundo derribo de un MiG que consiguió un F-8 aquel día. El avión de Vampatella fue derribado por la artillería antiaérea poco después de la acción contra el MiG; otra vez mientras prestaba sus servicios con el VF-162 y llevando puesto el módex AH 211 en aquel momento; el piloto del avión de reacción, CC D. A. Verich, fue rescatado.



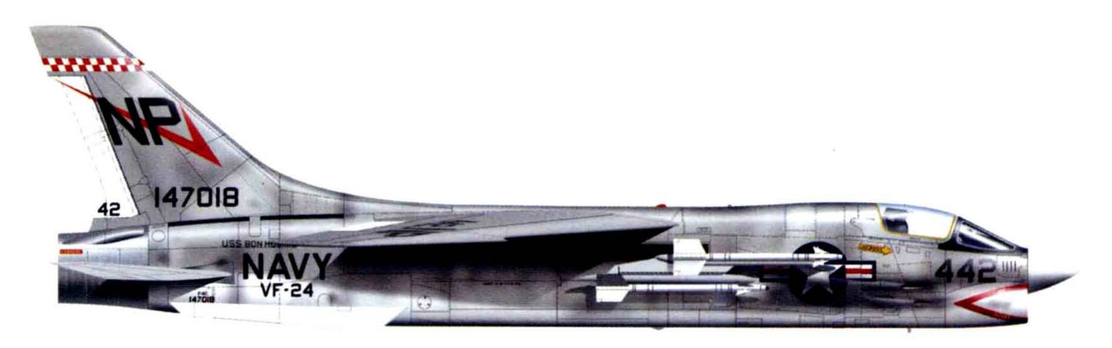
F-8E BuN° 149159 AH 210 del CF Richard M. Bellinger, CO del VF-162, USS *Oriskany*, 9 de octubre de 1966

El legendario Dick Bellinger utilizó este avión de reacción para conseguir el primer derribo de la Marina de un MiG-21 el 9 de octubre de 1966. Aunque llevaba los distintivos reglamentarios del escuadrón, este avión no llevaba el dibujo de *Snoopy* cerca de la parte superior del plano de deriva, como se pudo apreciar en varios aviones del VF-162 durante la travesía.



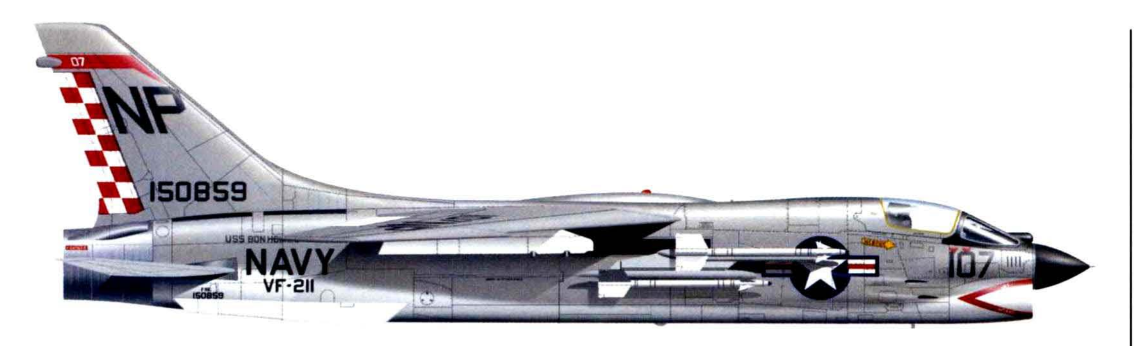
F-8E BuN° 150661 NP 102 del AN Joseph M. Shea, VF-211, USS *Bon Homme Richard*, 19 de mayo de 1967

El AN Shea, asignado normalmente como punto del CF Paul Speer, pilotó el NP 102 en numerosas ocasiones durante la travesía de 1967. Él recuerda que los pintores del escuadrón estuvieron muy ocupados trasladando los números laterales de un lado a otro para asegurarse de que el CO y su punto pilotaban los aviones con mejor aspecto.



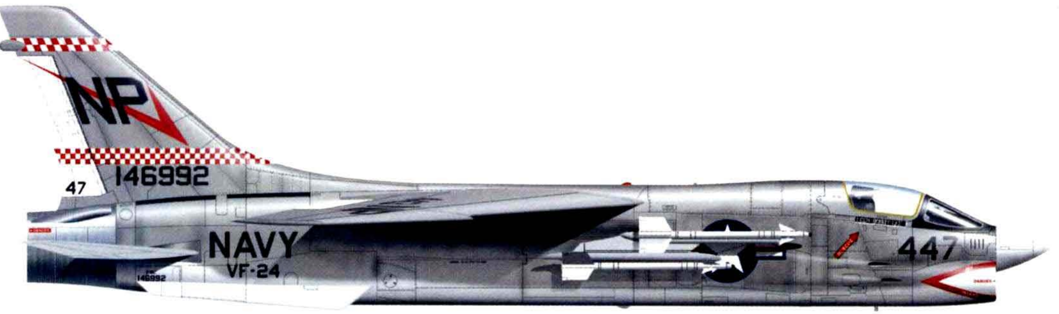
F-8C BuN° 147018 NP 442 del CF Marion H. *Red* Isaacks, VF-24, USS *Bon Homme Richard*, 21 de julio de 1967

El segundo jefe del escuadrón VF-24 CF *Red* Isaacks utilizó este avión de reacción para derribar un MiG-17 el 21 de julio de 1967. Esta unidad realizó nueve despliegues de combate durante la guerra de Vietnam, ocho en el *Hancock* y uno en el *Bon Homme Richard*, y perdió siete aviones en combate. Los *Checkertail* utilizaron los Crusader hasta octubre de 1975, cuando se actualizaron con el F-14A Tomcat.



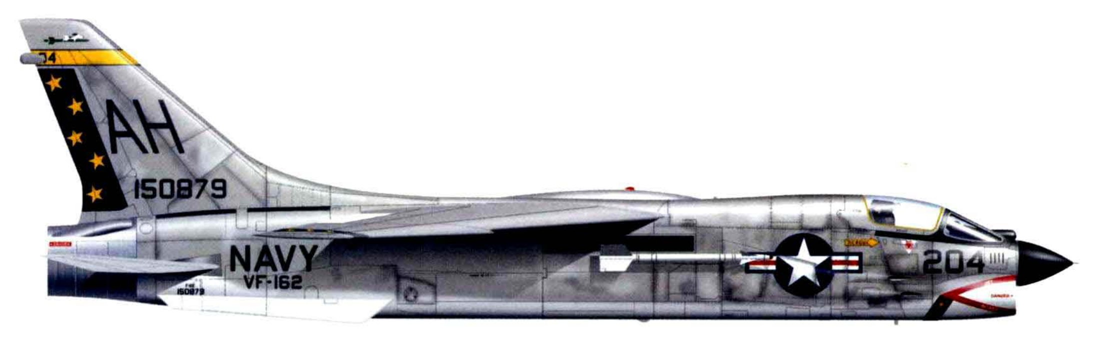
F-8E BuNº 150859 NP 107 del CC Ray G. *Tim* Hubbard, VF-211, USS *Bon Homme Richard*, 21 de julio de 1967

Tim Hubbard, uno de los pilotos de los F-8 más condecorados de la guerra de Vietnam, se encuentra entre los pilotos del Crusader que probablemente consiguieron dos derribos de MiG, pero que nunca vieron confirmada la segunda victoria. Su único derribo oficialmente reconocido (un MiG-17) lo consiguió con este avión de reacción el 21 de julio de 1967.



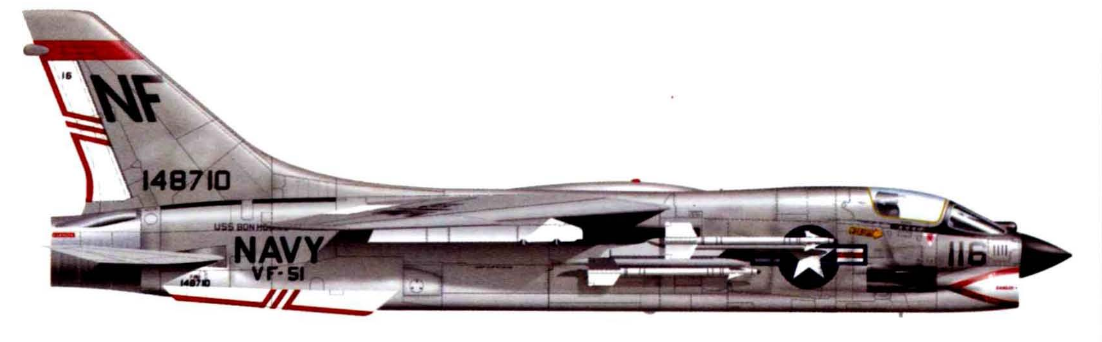
F-8C BuNº 146992 NP 447 del CC Robert L. Kirkwood, VF-24, USS *Bon Homme Richard*, 21 de julio de 1967

El CC Kirkwood utilizó este avión de reacción para conseguir el único derribo confirmado de un MiG sólo con los cañones que se reconoció a los F-8. Existe una cierta confusión con relación a la identidad exacta de este Crusader ya que el nombre en el pasamanos de la cúpula es el de Bobby Lee, que consiguió un derribo el 19 de mayo de 1967 con el F-8C 146981. Por supuesto es totalmente posible que Kirkwood pilotara este Crusader tal y como estaba marcado, con el nombre del responsable del derribo de otro MiG del VF-24 colocado en el pasamanos de la cúpula.



F-8E BuNº 150879 AH 204 del CC Richard E. Wyman, VF-162, USS *Oriskany*, 14 de diciembre de 1967

El CC Wyman utilizó este F-8E para derribar un MiG-17 con un Sidewinder después de uno de los enfrentamientos aéreos más prolongados de la guerra el 14 de diciembre de 1967. Esta unidad utilizaba el motivo con la estrella amarilla y la banda negra diseñado por el miembro del escuadrón Bud Flagg en 1965. La aplicación de un *Snoopy* de *Peanuts* a lomos de un misil justo por debajo de la punta del plano de deriva se colocó con el permiso del caricaturista Charles Schultz, creador de esta popular tira cómica.



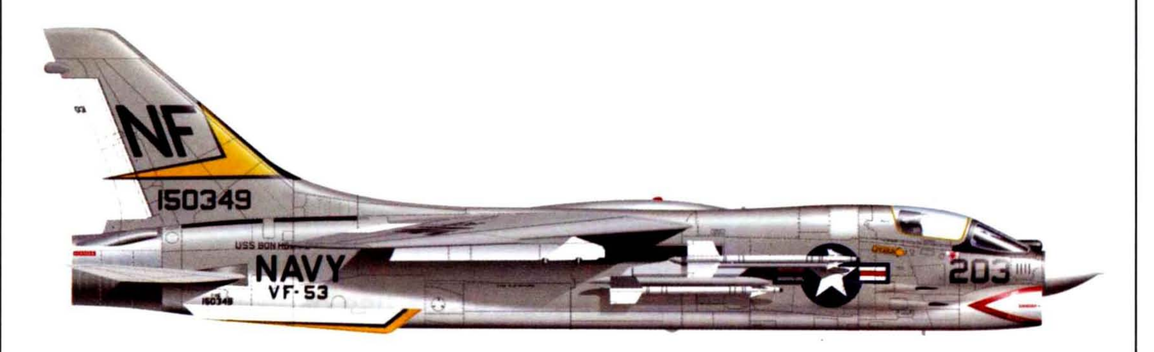
F-8H BuNº 148710 NL 116 del CC Lowell R. *Moose* Meyers, VF-51, USS *Bon Homme Richard*, 26 de junio de 1968

Este F-8H, aunque utilizado por el CC *Moose* Meyers para derribar su MiG-21 el 26 de junio de 1968, llevaba el nombre del LTJG N. K. MCCOY en el pasamanos de la cúpula, este último individuo conseguiría un derribo seis semanas después con el BuNº 147916 NF 102. *(Véase la ilustración 14.)* El derribo de Meyers otorgó victorias al VF-51 en la II Guerra Mundial, en Corea y en Vietnam, y las tripulaciones del VF-51 añadirían otras cuatro victorias (todos MiG-17) pilotando los F-4B desde el *Coral Sea* en mayo/junio de 1972.



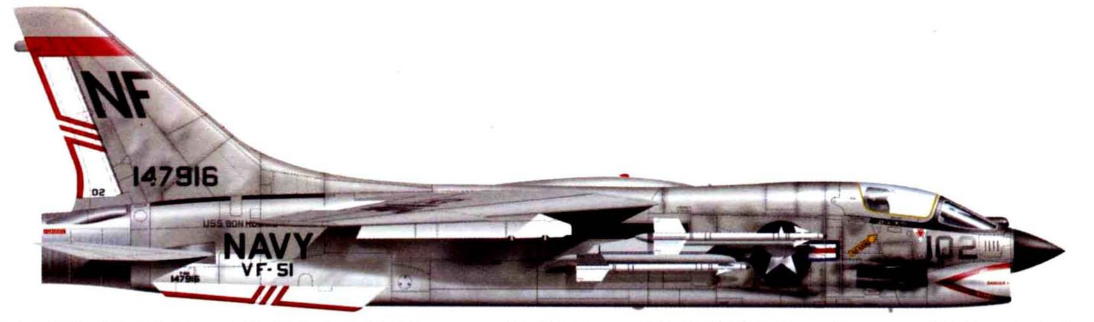
F-8E BuNº 150926 NM 101 del CC John B. Nichols III, VF-191, USS *Bon Homme Richard*, 9 de julio de 1968

El CC Nichols III utilizó este F-8E el 9 de julio de 1968 para derribar un MiG-17 que había realizado uno de los pocos ataques directos de los que se tiene constancia contra un RF-8 durante una salida de reconocimiento en el Norte. El BuNº 150926, remodelado como un F-8J tras la finalización de la travesía de 1968, desapareció en un percance operativo mientras prestaba sus servicios con el VF-194 a bordo del *Oriskany* el 21 de mayo de 1969.



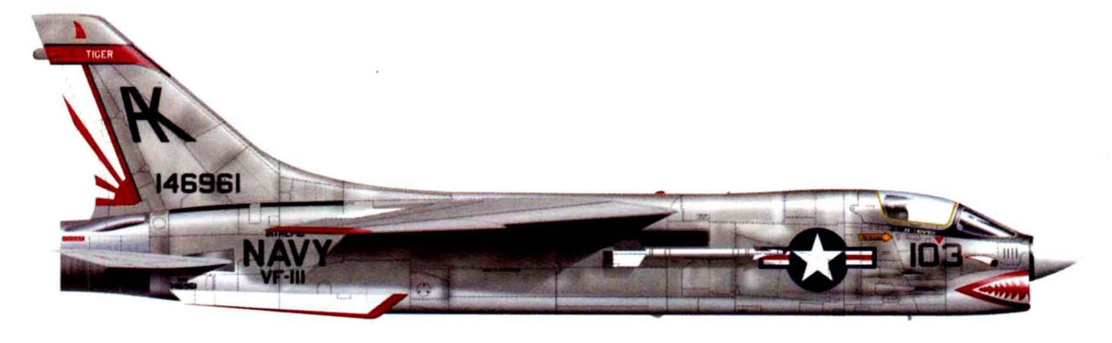
F-8E BuNº 150349 NF 203 del CC Guy Cane, VF-53, USS *Bon Homme Richard*, 29 de julio de 1968

Guy Cane, aunque se le relaciona a menudo como *commander* en el momento del derribo de su MiG el 29 de julio de 1968, al igual que el CC Meyers del VF-51, sólo había sido seleccionado para el ascenso; al final se retiró como capitán de navío. Los *Iron Angel* siguieron utilizando los Crusader hasta que fueron desarmados en enero de 1971.



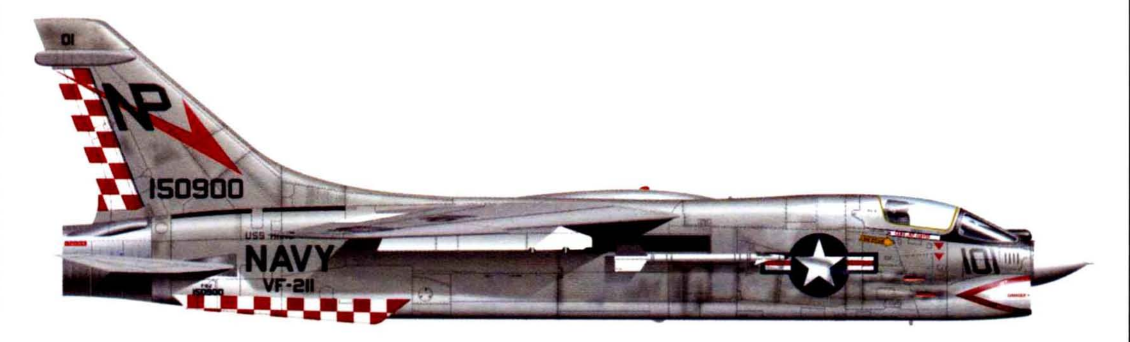
F-8H BuNº 147916 NF 102 del CC Norman K. McCoy, VF-51, USS *Bon Homme Richard*, 1 de agosto de 1968

Las informaciones más recientes sugieren que el piloto del MiG-21 derribado por Norm McCoy con este F-8H el 1 de agosto de 1968 era un as norvietnamita de ocho derribos. Este último sobrevivió a su salto para acabar muriendo en combate en la mañana del 10 de mayo de 1972 cuando la tripulación de un Phantom II del VF-92 (CC Curt Dose y CC James McDevitt con el F-4J BuNº 157269 NG 211), que había despegado del USS *Constellation*, atacó y derribó a su MiG.



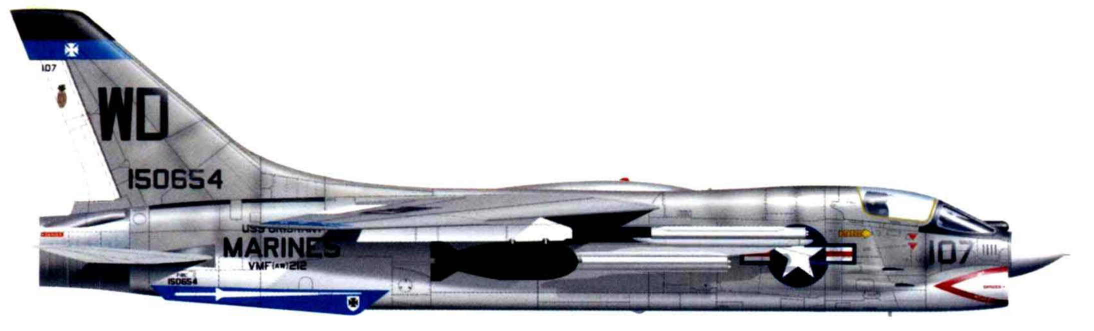
F-8C BuNº 146961 AK 103 del CC Anthony J. Nargi, VF-111, USS *Intrepid*, 9 de septiembre de 1968

El CC Nargi utilizó este avión para conseguir el último derribo confirmado de los F-8 de la guerra. Destaca la palabra "TIGER" (el distintivo de llamada del CC Joe Thompson) pintado en blanco sobre la banda roja de la cola y los caracteres rojos "Omar" por encima de la banda. Alex Rucker (el punto de Nargi) diseñó el código de cola AK inclinado que llevaron los F-8 asignados al Destacamento 11/CVW 10 en aquella travesía. El VF-111 utilizó los Crusader modelos C, D, E y H en combate sobre Vietnam.



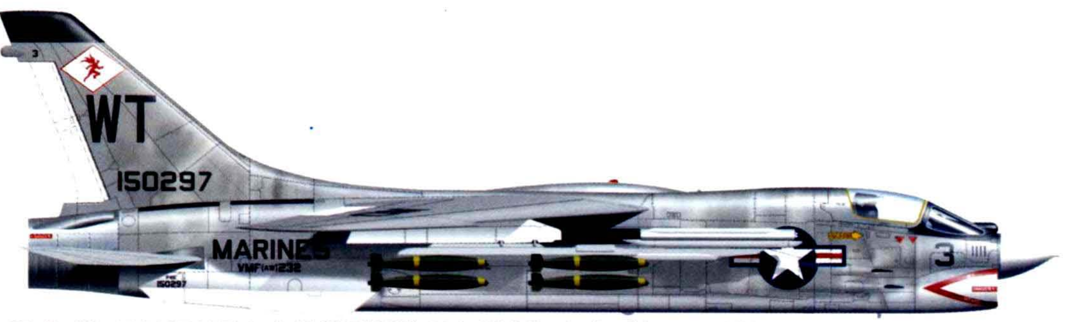
F-8J BuNº 150900 NP 101 del CC Jerry Tucker, VF-211, USS *Hancock*, 23 de mayo de 1972

Este avión fue el aparato de Jerry Tucker (aunque estaba asignado a su CO, CF Jim Davis; véase el pasamanos de la cúpula) cuando él logró un muy discutido derribo *no oficial* el 23 de mayo de 1972; su *víctima* abandonó el MiG-17 antes de que Tucker pudiera disparar un misil. Antes de esta última travesía de la guerra, el BuNº 150900 había entrado en combate tanto en 1965 como el NF 234, un modelo E con el VF-53 a bordo del *Ticonderoga*, y posteriormente como el NF 209 a bordo del *Hancock* dos años después.



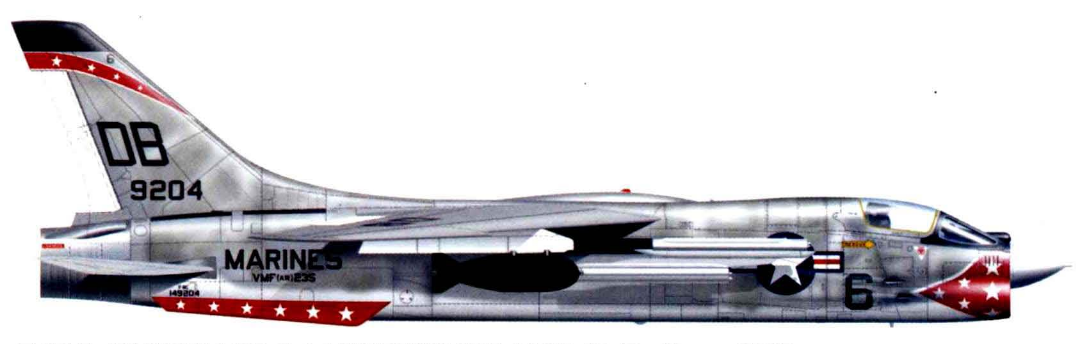
F-8E BuNº 150654 WD 107 del VMF(AW)-212, USS *Oriskany*, 1965

Los *Lancer* fueron bienvenidos a bordo del *Oriskany* cuando sustituyeron al escuadrón de F-3 Demon, los *Charger* del VF-161, tras su actualización con los Phantom II en 1965-1966. Este escuadrón de la Infantería de Marina fue de los primeros en utilizar la bomba Mk 84 de 912 kg con el Crusader (un arma de la época de la II Guerra Mundial, que aquí se puede ver instalada en el pilón del avión de reacción), demostrando de esta forma la prodigiosa capacidad de transporte del F-8E. Cuando el jefe del Ala Aérea 16, CF James Stockdale, fue derribado en septiembre de 1965, el CO de los *Lancer, Tcol.* Charles Ludden, se convirtió en el primer aviador de la Infantería de Marina en mandar el ala aérea de un portaaviones desde la II Guerra Mundial.



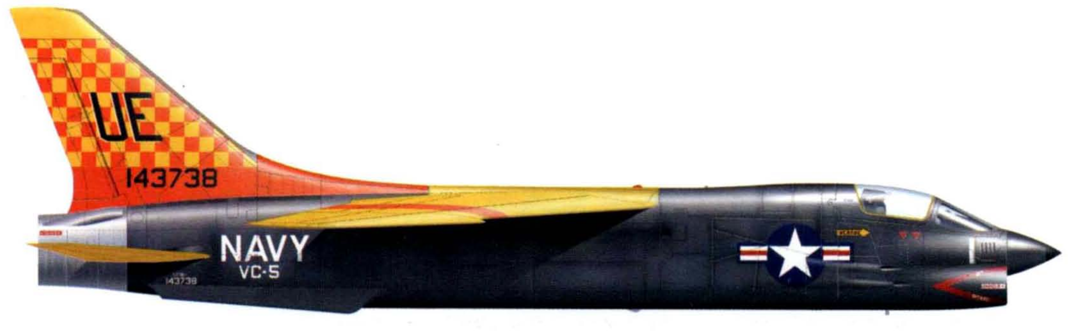
F-8E BuNº 150297 WT 3 del VMF(AW)-232, MAG-12, Da Nang, 1966

Los *Red Devil,* uno de los escuadrones más veteranos de toda la Infantería de Marina, se convirtieron en uno de los dos únicos VMF con los F-8 que regresó a Vietnam después de actualizarse con los Phantom II. Esta unidad también obtuvo la dudosa distinción de sufrir la única baja confirmada de la Infantería de Marina frente a un MiG norvietnamita cuando el F-4J BuNº 155811 (tripulado por el CC S. G. Cordova –desaparecido en combate– y el CC D. L. Borders –rescatado–) fue derribado (presuntamente por el as de seis derribos CC Nguyen Duc Soat) el 26 de agosto de 1972.



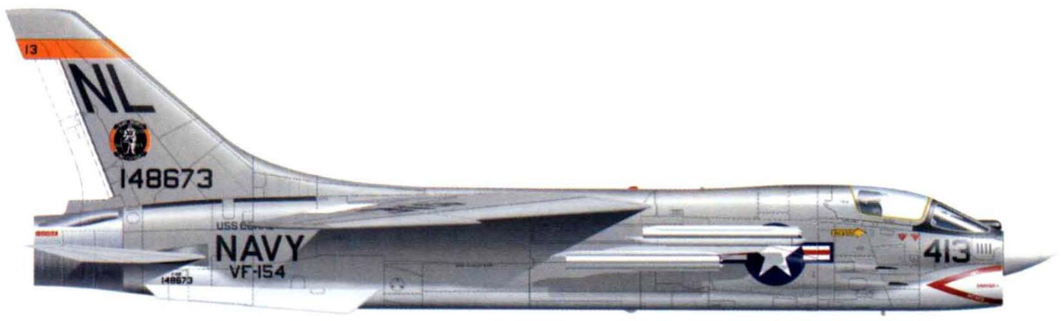
F-8E BuNº 149204 DB 6 del VMF(AW)-235, MAG-12, Da Nang, 1967

El VMF(AW)-235 no sólo fue el más reconocible de todos los escuadrones de Crusader gracias a la adopción de los prominentes distintivos rojos tachonados de estrellas, sino que también fue la unidad de F-8 más activa de los *cuellos de cuero* (Infantería de Marina) con base en tierra. Los aviones del VMF(AW)-235 siempre parecían ser los F-8 más sucios del teatro de operaciones, a juzgar por las fotografías en color de la época tomadas en Da Nang en 1967-1968; las cañoneras y los fuselajes estaban llenos de mugre, lo que implicaba una utilización constante. Al final de su último despliegue en 1968, los Crusader de los *Death Angel* se habían ganado un descanso. Aunque este escuadrón se actualizó con los F-4J posteriormente aquel mismo año y nunca regresó a Vietnam.



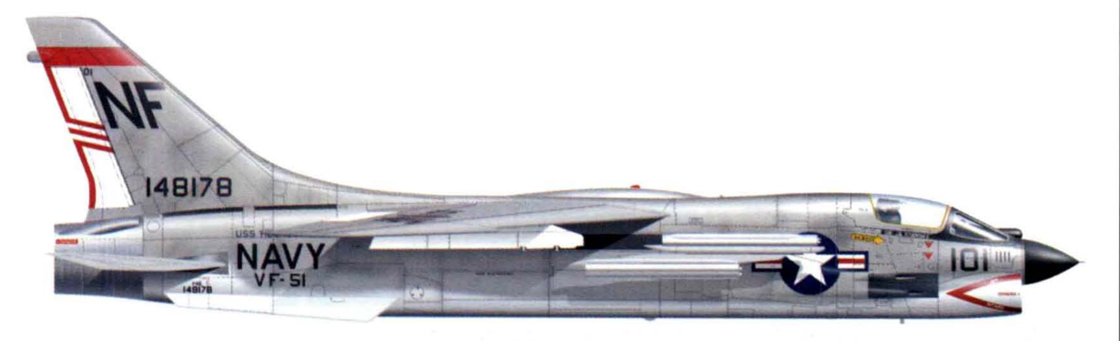
DF-8D BuNº 143738 UE 1 del VC-5, Da Nang, 1965

Estos Crusader, con distintivos poco habituales, arrastraron blancos y dianas controladas desde Da Nang y Chu Lai; el Escuadrón Mixto 5 de la flota utilizó modelos de casi todas las variantes de los Crusader hasta 1970. Esta unidad permaneció en el Pacífico como escuadrón atacante de zona, utilizando los A-4E desde las islas Filipinas (así como helicópteros SH-3D en función de utilitarios) hasta que se disolvió en 1992.



F-8D BuNº 148673 NL 413 del VF-154, USS *Coral Sea*, 1965

Los *Black Knight* realizaron muchas de las primeras incursiones contra Vietnam del Norte, y pedieron seis aviones entre el 11 de febrero y el 14 de octubre de 1965. El penúltimo Crusader que se clasificó como perdido fue este Delta, que se estrelló el 9 de mayo de 1965 y provocó la muerte del piloto, CC D. A. Kardell. A pesar de actualizarse rápidamente con los F-4B y de realizar posteriormente otros seis despliegues de combate, el VF-154 finalizó el conflicto como uno de los pocos escuadrones VF que no consiguió el derribo de ningún MiG. Tras pasarse a los F-14A a finales de 1983, este escuadrón todavía sobrevive hoy en día como la única unidad de Tomcat asignada de forma permanente a la zona aérea del Pacífico y lleva en despliegue avanzado con el CVW-5 en Japón desde 1991.



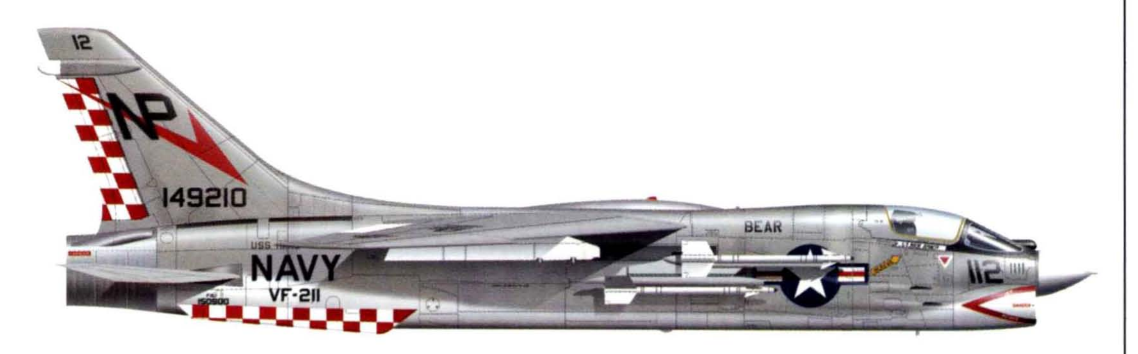
F-8E BuNº 148178 NF 101 del CF James Stockdale, CO del VF-51, USS *Ticonderoga*, agosto de 1964

Éste fue el Crusader utilizado por el CF Stockdale durante los primeros ataques estadounidenses contra las bases norvietnamitas en el verano de 1964. Stockdale se convirtió en uno de los personajes legendarios de la guerra y sufrió ocho años de un confinamiento infernal después de ser capturado el 9 de septiembre de 1965. Recibió la Medalla de Honor durante aquel terrible periodo y, en última instancia, se retiró como vicealmirante (tres estrellas). Sin embargo, cuando estaba asignado al F-8E NF 101, todo esto estaba por venir mientras volaba a toda velocidad sobre las instalaciones costeras comunistas para vengarse de los ataques de las lanchas torpederas a los destructores estadounidenses.



F-8C BuNº 146999 AH 106 del CC Dick Schaffert, VF-111, USS *Oriskany*, 14 de diciembre de 1967

El CC Schaffert luchó por su vida con este F-8C durante un frenético enfrentamiento el 14 de diciembre de 1967; este *Sundowner* recibió una Cruz de Vuelo Distinguido por su decidida defensa de su escuadrilla de A-4 contra un número abrumadoramente superior. Posteriormente pilotó los Phantom II antes de retirarse con la graduación de capitán de navío.



F-8J BuNº 149210 NP 112 del CC Rick Amber, VF-211, USS *Hancock*, enero de 1971

El CC Amber llevaba la mitad del despliegue de combate de 1971 del CVW-21 cuando sufrió un desastroso golpe en la rampa que le dejó paralizado. A pesar de su incapacidad, física Rick Amber desarrolló una activa carrera civil por la cual fue universalmente admirado tras haber sido declarado no apto por la Marina. Murió en 1997.



F-8E BuNº 149199 NF 211 del CC Jerry A. Weber, VF-53, USS *Bon Homme Richard*, 1967

Este avión, que fue pilotado por el CC Weber en muchas misiones durante la travesía de 1967. También había completado un periodo de servicio anterior con el VF-211 como el NP 100. Jerry Weber prestó sus servicios posteriormente como oficial de TAR (Instrucción, Administración, Reserva) con el VFP-306, al mando de los RF-8G desde la Base Aeronaval de Washington en la década de los años setenta. Se retiró como capitán de navío.



El AN Phil Vampatella del VF-211 a bordo del USS *Hancock*. Con el equipo de vuelo completo, exhibe el parche de su escuadrón y el machete personal. Destacan las varias correas para el cable del micrófono y la práctica habitual de llevar la máscara de oxígeno A-13A en la cinta derecha del atalaje. El atalaje superior del torso también tiene dispositivos de desprendimiento rápido, que conectaban el atalaje al asiento de expulsión y al paracaídas. Llevaban botones en los dos lados, que tenían que ser presionados de forma simultánea para soltar al piloto del paracaídas. Destaca el anillo en *V* por debajo del dispositivo de desprendimiento rápido en el hombro derecho de Vampatella.

El CF James B. Stockdale, CO del VF-51, que navegaba en el USS *Ticonderoga*, mandó los primeros ataques de represalia en agosto de 1964. Un año después, fue derribado, como jefe del Ala Aérea CVW-16 del USS *Oriskany*, con un A-4 y comenzó ocho años como prisionero de guerra. Aunque las fotografías tomadas le muestran con el uniforme de camuflaje, se trataba de su periodo como jefe del CVW-16 a bordo del *Oriskany*. Stockdale lleva puesto el uniforme de vuelo reglamentario, sobre el que se ha ajustado un chaleco salvavidas SV-2, el atalaje del torso, el salvavidas de cintura y el Mk-2 anti-G.

El CF Dick Bellinger, CO del VF-162, a bordo del USS *Oriskany* en octubre de 1966. Bellinger se encontraba entre los pilotos de caza más veteranos que consiguieron el derribo de un MiG. Su victoria fue la primera de la Marina contra un MiG-21. Bellinger llevaba puestas normalmente las prendas de camuflaje, uniformes de dos piezas (no verdaderos uniformes de vuelo) asociados a varias generaciones de aviadores anteriores a la guerra. Sobre estas prendas lleva puesto el Mk-2 (anti-G) reglamentario, el atalaje del torso MA-2 y un salvavidas de cintura Mk-3C. Las botas para la selva en dos tonos no son reglamentarias. Aunque con la cabeza descubierta, los cascos de los pilotos de los VF-162 tenían un llamativo diseño con una estrella amarilla y negra.



El Cap. Peter *Drax* Williams del VMF(AW)-235 en Da Nang en 1968. Mientras que los pilotos de los Crusader con base en los portaaviones de la Marina cazaban a los MiG, los F-8 de la Infantería de Marina con base en tierra se *mantenían fieles* a sus *hermanos de tierra*, proporcionándoles apoyo aéreo próximo según sus necesidades con los Zuni de 12,7 cm y las enormes bombas de hierro Mk 84 de 912 kg. *Drax* Williams, que muestra un enorme bigote, era miembro del que llegó a ser el escuadrón de F-8 de la Infantería de Marina más conocido en agosto de 1967. Se retiró como general de división en 1997, siendo uno de los últimos aviadores de graduación superior de los Crusader de los *cuellos de cuero* todavía en servicio activo. *Drax* Williams, que lleva un uniforme de vuelo idéntico al de sus hermanos de la Marina representados en estas ilustraciones de personajes, también dispone de una linterna en ángulo reglamentaria que cuelga de su chaleco salvavidas SV-2.

El CC Richard Schaffert del VF-111, a bordo del USS *Oriskany*, en diciembre de 1967. En lo que se convirtió en uno de los enfrentamientos aéreos más prolongados de la guerra de Vietnam, Schaffert entabló una casi legendaria defensa individual contra una escuadrilla de MiG-17, pilotados de forma agresiva, que atacó un grupo de A-4. Destaca la cámara de 35 mm de Schaffert, que llevaban los aviadores navales a petición del departamento de inteligencia del buque. Unos cuantos pilotos se tomaron en serio el encargo del oficial de inteligencia, pero otros disparaban el carrete cuando se aburrían.

El CC Dudley Moore del VF-194 con un uniforme de vuelo naranja anterior al despliegue en la Base Aeronaval de Miramar, California, entre travesía y travesía a bordo del USS *Ticonderoga* en 1966-1967. Destacan las botas altas marrones de vuelo, la funda de la pistola al hombro y las cintas o sujeciones para las piernas ("ligas"), un elemento de los asientos de Martin-Baker utilizado en los F-4 y en los F-8 del periodo de Vietnam. El color azul o blanco significaba dónde se colocaba la cinta individual. Después de colocarse en el asiento lanzable, el piloto solía atar un cable largo cubierto de tela en la parte inferior opuesta del asiento de metal.



1



2

1
El VF-111 tuvo una ajetreada travesía en 1966 a bordo del USS *Oriskany*. Mientras el *tirador* toca la cubierta, este Crusader de los *Sundowner* está preparado para ir volando a visitar al ministro de Defensa Robert McNamara. Dos semanas después la cubierta de vuelo quedaría engullida por el humo y las llamas del espantoso incendio a bordo del buque que afectó al CVA-34 el 28 de octubre.

2
Con todo el aspecto del enorme y duro piloto de caza que era, el CF Bellinger sale de su F-8E después de una misión en septiembre de 1966. Al igual que muchos otros aviadores de aquel periodo y aquella zona, lleva el uniforme de camuflaje de dos piezas que consiguió del Ejército de Tierra.

3
Un F-8E del VMF(AW)-235 muestra sus distintivos coloristas y una considerable carga de material explosivo que incluía proyectiles Zuni y bombas de hierro. Evidentemente, este avión ha participado en muchos combates, como lo demuestran sus cañoneras ennegrecidas y la parte inferior del fuselaje sucia. Por detrás de este Crusader se puede observar la abarrotada línea de vuelo de Da Nang, con las colas de los EF-10 y los F-4 visibles. Justo a la derecha (en la fotografía) hay un A-6.



3

4
El personal coloca un F-8D del VF-111 a bordo del USS *Midway* en el verano de 1965. (*NMNA*)

5
Este F-8H del VF-51 está situado en la zona lateral preparado para el despegue.

6
Llegar a bordo. Un F-8J del VF-24 se dirige hacia la cubierta de vuelo del *Hancock* durante las actividades de 1971.



4



5

6

LOS AUTORES DE LOS DERRIBOS DE LOS MiG

Para un piloto de caza, la prueba definitiva y su objetivo eran uno: enfrentarse a otro piloto de caza enemigo y derribarle. Una vez es suficiente para demostrar la destreza y el temple propios, mientras que muchos derribos sirven para *adornar la tarta*. La guerra en el sureste asiático no fue una guerra de enfrentamientos aéreos como algunas partes de la II Guerra Mundial o de la guerra de Corea. De hecho, ningún conflicto (con las posibles excepciones de la guerra Árabe-Israelí de 1973 y la guerra del Líbano de 1982) se han aproximado a aquellos primeros combates con la intensidad de sus respectivas guerras en el aire.

La guerra aérea en Vietnam tuvo dos periodos diferenciados de actividad intensa: 1966-1968 y los primeros seis meses de 1972. Hubo muchas razones para estos encuentros esporádicos entre los cazas norvietnamitas y los estadounidenses, pero dos en particular conformaron los enfrentamientos aéreos que tuvieron lugar. En primer lugar, el propio tamaño de la VPAF no favorecía los grandes enfrentamientos entre fuerzas de caza adversarias; los norvietnamitas intentaron disponer durante la primera mitad de la guerra de algo más de 20 a 30 interceptadores en un momento dado para utilizarlos contra los grandes ataques organizados por la Fuerza Aérea y la Marina de EE UU. Sin embargo, en 1970 la fuerza de caza de la VPAF había crecido considerablemente y sumaba, según diversas fuentes, más de 250 MiG de diversos modelos: MiG-17, MiG-19 y MiG-21. En segundo lugar, los recursos aéreos de EE UU en el teatro de operaciones tenían que combatir de acuerdo con las normas de intervención autoimpuestas y establecidas por los políticos de Washington que, como su versión anterior de Corea, ataron de pies y manos y frustraron a muchos pilotos estadounidenses que habrían perseguido encantados a sus adversarios a través de las fronteras y sobre los blancos sensibles.

El caza F-8 podía proclamar ser el último caza monoplaza del servicio naval de superioridad aérea armado con cañones. El Phantom F-4 II, aunque de mucho éxito, llevaba un armamento enteramente compuesto de misiles como resultado de una decisión en la década de los años cincuenta de retirar los cañones en favor de los misiles aire-aire más sofisticados. El Phantom II, originalmente monoplaza, añadió otro tripulante (el Oficial de Interceptación del Radar –RIO–) para controlar el sistema de radar. En última instancia, la principal contribución de los RIO al concepto del Phantom II resultó ser simplemente otro par de ojos humanos para ayudar al piloto en los enfrentamientos



Los responsables de los derribos de los MiG de la Marina y de la Fuerza Aérea se alinean para esta fotografía al final de la travesía de 1967 del *Bonnie Dick*, repleta de éxitos pero costosa. El *Cte.* James A. Hargrove de la Fuerza Aérea de EE UU fue miembro de la plana mayor de enlace tras haber derribado previamente un MiG-17 mientras pilotaba un F-4C con la 366 TFW (Ala Táctica de Caza) el 14 de mayo de 1967; él consiguió su derribo utilizando una cañonera SUU-16 de 20 mm después de haber disparado los Sidewinder y los Sparrow contra otros tres MiG que amenazaban a una pareja de F-105. El CC Ted Swartz del VA-76 derribó un MiG-17 con los Zuni desde su A-4C, el único derribo de este tipo de la guerra. Los restantes responsables de los derribos de los MiG con los F-8 son, de izquierda a derecha, Paul Speer, M. O. Wright, Joe Shea, Bobby Lee y Phil Wood.

aéreos. No fue hasta el desarrollo del F-14 Tomcat de Grumman cuando los pilotos realmente necesitaron un tripulante específico y especialmente adiestrado detrás de ellos para manejar el radar del armamento y llevar a cabo con éxito las misiones de defensa de la flota.

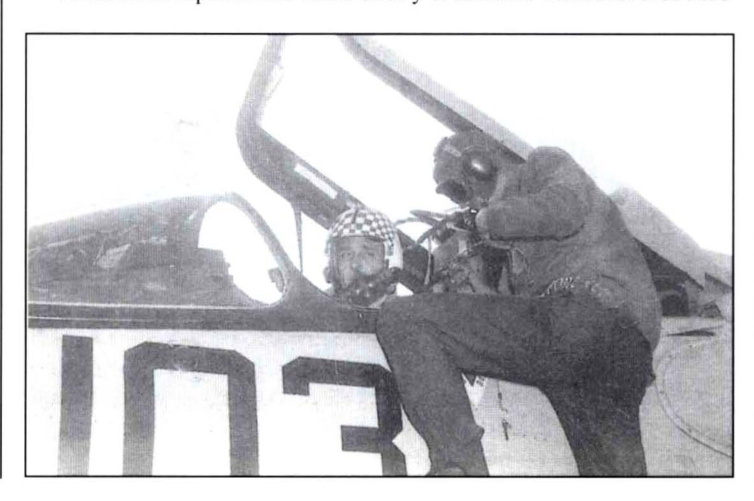
Mientras que los Phantom II de la Marina sumaron 36 MiG y dos aviones de transporte An-2 Colt y la Infantería de Marina consiguió un MiG con un F-4, a los F-8 se les reconocieron oficialmente 18 derribos confirmados de MiG y un derribo confirmado ocasional en 1972. En este último incidente participó el piloto de un MiG-17 que saltó en paracaídas desde su caza cuando se aproximaron dos F-8.

Resulta interesante destacar que todos los derribos oficiales de los Crusader llegaron en un periodo relativamente corto de dos años ya que después de la última anotación el 19 de septiembre de 1968, los pilotos de los F-8 pasaron los tres últimos años de la guerra realizando salidas de ataque terrestre, con ocasionales vuelos de escolta de bombarderos. Los pilotos de los F-8 tenían que permanecer invariablemente con los bombarderos incluso cuando los MiG aparecían en su zona.

El poderoso Phantom II podía llevar más bombas que el F-8, además de su carga regular de misiles Sidewinder y Sparrow, y había asumido su lugar original como principal caza de la flota mientras la guerra cobraba cada vez más fuerza. De esta forma, los pilotos de los F-8, aunque armados y preparados para enfrentarse a los MiG norvietnamitas, se encontraron suplicando una oportunidad para ir a por los MiG. Pero, en su periodo, los pilotos de los F-8 fueron los principales eliminadores del material aéreo comunista.

El Crusader abrió su hoja de anotaciones el 12 de junio de 1966 cuando el CF Harold L. Marr, oficial al mando del VF-211, derribó un MiG-17 mientras realizaba una escolta para el ataque de un A-4. Marr, su punto (AN Phil Vampatella) y otra sección de dos F-8 del VF-24 mandada por el CC Fred Richardson –uno de los pocos aviadores negros de la Marina en aquella época– se mantenían a 1.500 pies por debajo de las nubes mientras observaban cómo los Skyhawk del VA-212 y del VA-216 realizaban sus pasadas. Cuando los bombarderos abandonaron el blanco y se reunieron con sus escoltas, Vampatella informó de unos MiG que se aproximaban por detrás, en la posición de las siete en punto. Los cuatro MiG se encontraban a unos 2.000 pies. El CF Marr describió así el combate:

"Avanzamos rápidamente hacia ellos y el combate comenzó. Dos MiG



El CF Hal Marr regresa de la misión en la que derribó un MiG con el NP 103; su muy decorado casco blanco tiene cuadros rojos para hacer honor al apodo del VF-211, los *Checkmate*.

se separaron y nosotros pasamos a los otros dos de frente. Yo disparé una ráfaga corta de cañón contra un MiG, más por darme valor que por otra cosa, simplemente para escuchar sonar mis cuatro cañones.

"Íbamos a 450 nudos con siete u ocho G y dimos la vuelta bruscamente a la derecha en unas abruptas tijeras. Yo conseguí un disparo de cañón con una deflección de 90º, pero mis cañones fallaron de nuevo y Phil fue a por uno y yo a por el otro.

"Entonces estaba a 2.500 pies a las ocho en punto y el MiG se encontraba abajo a unos 1.500 pies, sin ningún lugar a donde ir. Yo disparé el primero de mis dos Sidewinder, pero el misil no pudo seguirlo y cayó a tierra.

"El MiG había ido a tope durante cuatro o cinco minutos y estaba muy bajo de combustible, así que se balanceó y se dirigió directamente hacia su base. Yo me coloqué detrás, con combustible disponible, y me acerqué a 500 nudos. A 800 metros disparé mi último Winder, y éste cercenó su cola y el ala derecha. Se tambaleó de lado a lado. El pobre piloto no tuvo ninguna oportunidad de saltar."

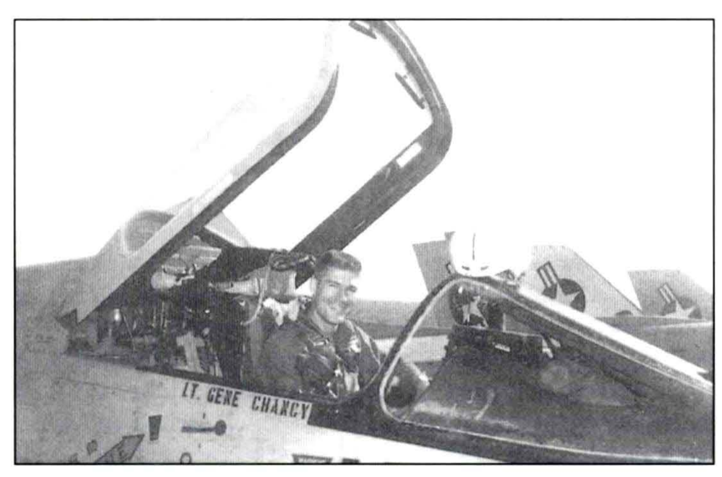
Los dos MiG a los que se enfrentaron Marr y Vampatella estaban limpios externamente, sin misiles ni depósitos de combustible en las alas. Un MiG era todo color plata y el otro gris; los dos MiG-17 llevaban estrellas rojas en las puntas superiores de las alas y distintivos amarillos en el fuselaje por detrás de las alas.

Marr apuntó su fuego de cañón inicialmente (aproximadamente 150 proyectiles) contra el MiG plateado, que parecía ser el jefe de la unidad. Puede que el primer AIM-9D Sidewinder se dirigiera sobre un reflejo de las nubes antes de caer por la derecha. Él disparó realmente el segundo Sidewinder a 4.500 pies, a 800 metros por detrás del MiG, que se estrelló en las proximidades de una ciudad pequeña a la orilla de un río.

El segundo MiG había sido el blanco del CC Fred Richardson, del VF-24, que había disparado los dos Sidewinder, pero falló. Su punto, el AN Denis C. Duffy Jr., también disparó un Sidewinder contra el MiG gris que se retorcía, pero aunque este misil parecía convenientemente guiado, no consiguió llegar al blanco antes de caer.

Tras haber derribado al jefe de los MiG, el CF Marr vio a otros dos MiG-17 volando en círculo sobre él a las nueve en punto, uno gris y el otro con el camuflaje marrón verdoso, que se vio ocasionalmente durante la guerra. Él ascendió a 6.000 pies y se enfrentó a esta segunda pareja de MiG, disparando 25-30 proyectiles de cañón. Vio que algunos fragmentos saltaban del ala derecha de uno de los MiG, pero se quedó rápidamente sin munición y tuvo que alejarse, por lo que reclamó sólo uno probable.

Siempre ha habido una cierta incertidumbre sobre el segundo derribo probable del CF Marr. Aunque aparentemente este registro se *confirmó* poco después, nunca le fue reconocido oficialmente debido a lo inseguro de las fuentes. Sin embargo, después de más de 30 años, ¿qué podría importar ahora? Hal Marr ya tiene dos



El CC Gene Chancy se sienta en su F-8E. Aunque consiguió el tercer derribo *oficial* de un MiG de la guerra, la confirmación y la acreditación tardaron mucho tiempo en llegar.

derribos confirmados de los MiG y si éste fuera el caso, ese número de 18 derribos *oficiales* de los Crusader que se ha mantenido durante tanto tiempo tendría uno de menos, y dos si se cuenta el derribo del que *saltó en paracaídas* en mayo de 1972. De esta forma, el registro del F-8 es al menos 19, e incluso 20.

Un eufórico Marr reclamó la tradicional pasada aérea de la victoria cuando regresó al *Hancock,* junto con su punto el AN Vampatella. El F-8 había conseguido su primer derribo. Debido a su alteración, a Marr se le había olvidado bajar el gancho de cola, normalmente una multa de cinco dólares, y tuvo que realizar una segunda aproximación. El CN Jim Donaldson, oficial al mando del *Hancock,* se ofreció caballerosamente a pagar la multa.

Los derribos de Chancy y Vampatella

Uno de los enfrentamientos más brillantes entre los Crusader y los MiG de toda la guerra tuvo lugar sólo nueve días después de que el CF Marr hubiera conseguido el primer derribo (o derribos) y en él participó su punto del combate del 12 de junio, Phil Vampatella. El 21 de junio, 11 aviones del *Hancock* realizaron un ataque contra Vietnam del Norte. Los incursores se dividieron en dos grupos, una escuadrilla de dos aviones de reacción (un RF-8A y su F-8E del VF-211 de escolta), que realizaría una pasada de reconocimiento del ferrocarril al noreste de Hanoi y seis A-4 con tres F-8E del VF-211 como escoltas.

Los tres pilotos de escolta del ataque, de los Crusader de los *Checkmate,* eran el CC Cole Black, el TN Gene Chancy y el AN Vampatella. Mientras los A-4 avanzaban hacia su blanco llegó una información de que el RF-8A pilotado por el TN L. C. Eastman había sido derribado. Después de asegurarse de que los A-4 habían salido de sus blancos, los tres pilotos de los F-8 se apresuraron hacia la posición del impacto del RF-8A, y recogieron cortes de radio de las transmisiones del F-8E de escolta. El CC Black y el TN Chancy volaron en círculo sobre la posición, mientras que el AN Vampatella asumió la posición de punto para el escolta fotográfico, cuyo piloto, TN Dick Smith, había asumido la función de jefe del SAR (Búsqueda y Rescate). Los cuatro F-8 del VF-211 permanecieron a 1.500-2.000 pies por encima de la posición del choque.

La situación se complicó cuando los A-4 comenzaron a comunicar lanzamientos de SAM y alertas de MiG. Los F-8 también comenzaron a recibir artillería antiaérea, fuego de 37 mm, de 57 mm y, probablemente, de 85 mm. Vampatella sintió cómo se estremecía su avión al recibir un impacto, pero se mantuvo en la posición durante 10-12 minutos.

Smith y Vampatella vieron el paracaídas del piloto derribado y Black y Chancy ascendieron para conseguir una mejor comunicación por radio con los helicópteros del SAR, que estaban en camino. Al llegar a los 6.000 pies, Chancy oyó una alerta de SAM y él y su jefe permanecieron en aquella altitud. Black preguntó sobre la situación del combustible de los F-8 y ordenó a Smith y a Vampatella que encontraran un avión cisterna. Esto dejó a Black y a Chancy (con el F-8E 150910) volando en círculo a 2.000 pies por encima del F-8 derribado. Localizaron una bengala de señales naranja, presumiblemente disparada por el piloto de reconocimiento fotográfico, aproximadamente a 800 metros de la posición del impacto.

A continuación, el CC Black vio a dos MiG-17 (probablemente de la 923ª Ala de Caza con base en Kep) volando suavemente desde el Sur, fue-

ra de las nubes y a las dos en punto de los F-8. Los cazas norvietnamitas estaban muy cerca, quizá a 800 metros y a 500 pies por encima de los Crusader. Black niveló sus alas y comenzó a disparar sus cañones, pero el MiG pasó cerca de Chancy con sus cañones destelleando. Rápidamente, Chancy disparó sus propios cañones según pasaba sobre su jefe, de izquierda a derecha. Aparentemente, los MiG esperaron hasta que los Crusader abandonaron su posición en cotas altas durante el ataque de los A-4 y estuvieron volando en círculo, con poco combustible, por encima del RF-8 sobre el terreno. Los F-8 estarían en desventaja en una cota tan baja y también peligrosamente faltos de combustible.

El desesperado fuego del CC Chancy alcanzó al MiG del punto cuando la sección pasó a través de los Crusader, destrozando un ala del MiG.

Chancy recordaba más tarde como: "Él estaba tan cerca que podía haber contado sus dientes. Fue un ataque muy efectivo". Chancy también adoptó una actitud agresiva y disparó un Sidewinder, pero el misil no consiguió coger la dirección.



El AN Phil Vampatella (en el centro) escucha en una reunión operativa previa en la sala de reuniones del VF-211 antes de una misión en junio de 1966. Destaca el gran parche del escuadrón en el hombro derecho. El CC Bobby Hulse se encuentra en la fila de detrás, con una cazadora de vuelo verde de nailon, mientras que el piloto más joven, Ens Ray Lorang, se encuentra a la izquierda de Vampatella. Hulse fue el punto del CC Unruh durante el enfrentamiento con los MiG el 3 de abril de 1965.

Pasó un cierto tiempo antes de que el registro de Gene Chancy se cambiara de uno probable a uno confirmado dado que realmente no se había visto al MiG estrellarse y el resto de participantes en el combate estaban demasiado ocupados o demasiado lejos como para observar la acción. Sin embargo, el CN Donaldson le dijo que fuera a Saigón para la tradicional conferencia de prensa que seguía a todos los derribos estadounidenses de los MiG. Muchos meses más tarde, un representante de Vought llamó a Chancy para comunicarle que el teniente tenía a su disposición el alfiler especial de Vought que la compañía regalaba a los autores de los derribos de los Crusader. La insignia de la solapa estaba compuesta por la silueta de un F-8 con un rubí rojo.

Aunque el derribo de Gene Chancy se ha registrado siempre como un derribo de misil, él está seguro de que derribó al MiG con el fuego inicial de los cañones, especialmente teniendo en cuenta que su único Sidewinder no cogió la orientación adecuadamente. Esto le convertiría en uno de los dos únicos pilotos de los Crusader que reclamaron derribos con los cañones sobre Vietnam.

Desgraciadamente, la euforia de Chancy por su victoria se evaporó rápidamente ya que no pudo encontrar a su jefe. El F-8E del CC Black había resultado alcanzado por el MiG guía y él había saltado. Para consternación de Chancy, el helicóptero del SAR, originalmente enviado para rescatar al piloto del RF-8, se perdió y nunca llegó a aparecer. Tanto Black como el piloto del RF-8, CC Eastman, fueron capturados y permanecieron como prisioneros de guerra hasta 1973. Chancy tuvo que abandonar a su jefe en tierra y regresar al buque.

"Aquellos hombres demuestran de qué están hechos los estadounidenses", afirmó él recordando los juicios de todos los prisioneros de guerra.

El enfrentamiento con los MiG no había terminado con el derribo de Chancy. Al oír la llamada del CC Black gritando "¡MiG!", Smith y Vampatella dieron la vuelta a sus aviones de reacción y regresaron al combate, aunque el F-8 de Vampatella estaba dañado. Al aproximarse a la acción vieron una sección de dos MiG a 2.000 pies en un viraje a la derecha en picado. Smith mandó una advertencia:

"¡F-8, tienes un MiG en la cola!" Él podía ver los cañones del MiG disparando, tras lo cual el F-8 se incendió envuelto en llamas. Se trataba de Cole Black, que caía.

Entonces apareció una segunda sección de MiG y el CC Smith intentó enfrentarse al jefe, pero sus cañones fallaron en un viraje con elevados G's. Mientras tanto, Vampatella había mirado hacia atrás, y se había encontrado con el otro MiG colocado en su cola, dentro del alcance de los cañones y disparando. Vampatella intentó hacer una maniobra en tijeras con el MiG pero tuvo que limitar sus virajes a cinco G's debido a los anteriores daños en combate.

El MiG permaneció con el F-8 y aunque con poco combustible, Vampatella conectó el sistema de poscombustión, se liberó del MiG y se dirigió hacia el Este a 600 nudos. Aunque a salvo de momento, se encontró con que el Crusader tenía dificultades para volar. El MiG estaba a más de kilómetro y medio por detrás y parecía que el piloto norvietnamita se había dado la vuelta hacia casa, probablemente también con poco combustible.

Para aprovechar la oportunidad, Vampatella redujo la velocidad y dio la vuelta a por el MiG que se marchaba. A aproximadamente un kilómetro doscientos metros lo intentó con un Sidewinder y luego con el otro. Finalmente, el segundo salió del portamisiles, se dirigió recto hacia el MiG y estalló justo detrás del caza enemigo, que se estrelló.

Después de alcanzar el avión cisterna con sólo 137 litros de combustible restante, el CC Chancy escoltó a Vampatella de vuelta al *Hancock* a 96 kilómetros de distancia. Vampatella intentó repostar, pero el avión cisterna apenas le pudo dar un mínimo de combustible. No era seguro si podría volver. Sin embargo, aterrizó a salvo y la inspección posterior al vuelo reveló que su avión de reacción había sido alcanzado en la cola por el fuego de 37 mm, con unos 80 agujeros pequeños salpicando las superficies traseras del F-8. Phil Vampatella recibió la Cruz de la Marina por su valor y destreza.

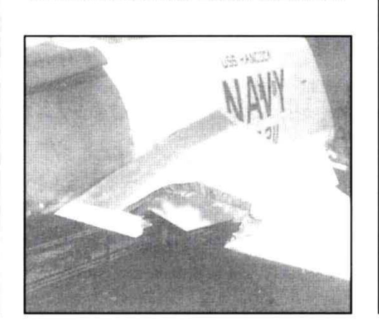
Aunque estos tres enfrentamientos de junio de 1966 abrieron decisivamente la tarjeta de resultados del Crusader, los problemas que se localizaron en el armamento del F-8 (especialmente los problemáticos cañones) produjeron un análisis en profundidad de los combates por parte del jefe supremo de la Flota del Pacífico de EE UU.

Este estudio indicaba que había habido 11 intentos de disparar los Sidewinder en los dos cazas, pero dos misiles habían fallado completamente y uno tuvo un retraso en el disparo. Tres intentos de disparar los cañones de 20 mm acabaron en fallo, uno completo y dos en encasquillamientos después de unos pocos proyectiles. Sólo el CF Marr pudo emplear con éxito toda su munición. El informe concluía:

"... 13 de los 24 cañones sufrieron algún fallo. Dos de los seis aviones sufrieron un fallo de funcionamiento en el primer proyectil. Un piloto detuvo voluntariamente el fuego después de disparar una cuarta parte de la munición y sólo un piloto consiguió consumir todos los proyectiles.

"Los cañones de 20 mm de los aviones F-8 han sido considerados por

El Crusader de Vampatella resultó gravemente dañado por la artillería antiaérea antes de darse la vuelta hacia los MiG. Destaca el enorme trozo fuera del estabilizador derecho y las señales redondas de la metralla de los proyectiles. Después de ser reparado en Japón y reasignado al VF-162, el BuNº 150300 fue nuevamente alcanzado por el fuego enemigo el 16 de julio de 1967 y su piloto, CC Butch Verich, tuvo que saltar. El aparato responsable del derribo del MiG de Vampatella se convirtió en uno de los pocos vencedores que fueron *cazados* en última instancia.



lo general como un arma secundaria con respecto a los Sidewinder para los enfrentamientos aire-aire. Los resultados de este estudio... demuestran que las oportunidades de que los aviones F-8 disparen con los cañones de 20 mm en los enfrentamientos típicos en el sureste de Asia se pueden aproximar a las oportunidades de disparar los Sidewinder."



El CF Dick Bellinger describe animadamente el derribo de su MiG-21 al CC Dick Wyman mientras se alejan del Crusader del primero, seguidos por otros miembros del escuadrón. Bellinger fue un original piloto y jefe de escuadrón, del mismo tipo que *Pappy* Boyington de la Infantería de Marina.

Aquella última observación resultó ser infundada. Mientras que la Fuerza Aérea consiguió muchos éxitos con los cañones de 20 mm, especialmente con los F-105 que incluían un cañón integral en el diseño original, los derribos de la Marina fueron conseguidos todos ellos con misiles, con la excepción de quizá dos o tres derribos de los F-8. El otro misil importante (el AIM-7 Sparrow), que no utilizaban los F-8, fue empleado únicamente por los F-4. Aunque presuntamente más sofisticado y en última instancia más caro, el Sparrow disfrutó de poco éxito y, por consiguiente, de poca confianza entre las tripulaciones de los cazas de la Marina.

Robert Kirkwood, un piloto que derribó un MiG, comentó: "Una de las ironías de la historia del F-8 fue que se le llamó *el último de los cazas con cañones*. Pero estaba equipado con un sistema de cañones nada fiable, impreciso y poco eficaz". También resultó irónico que Kirkwood fuera el único piloto de los Crusader al que se le reconoció un derribo con los cañones.

La pérdida de Cole Black fue una de las tres únicas bajas confirmadas de los F-8 frente a los MiG durante toda la guerra. Posteriormente, el 14 de julio de 1966, un F-8E del VF-162 pilotado por el CO del escuadrón CF Dick Bellinger y el 5 de septiembre, un F-8E del VF-111, fueron derribados por los MiG. El Cap. W. K. Abbott de la Fuerza Aérea, en funciones de intercambio, se convirtió en prisionero de guerra tras esta última acción. Resulta interesante señalar que no se perdió ningún RF-8 frente a los cazas norvietnamitas, las 20 bajas en combate del VFP-63 fueron resultado de la artillería antiaérea y de los SAM.

Bellinger caza un MiG

Como se ha señalado antes brevemente, la baja del VF-162 frente a los MiG implicó al peculiar jefe del escuadrón, CF Dick Bellinger. Con 42 años de edad Bellinger era un poco mayor que la media de los jefes de caza, pero por entonces él ya había volado en la II Guerra Mundial como piloto de los bombarderos de la Aviación del Ejército de Tierra, se había trasladado a la Marina después de la guerra y había volado en combate en Corea. Por entonces en su tercera guerra, Bellinger sabía que aquélla sería probablemente su última oportunidad de conseguir un derribo aéreo.

El derribo de julio llegó después de una persecución a gran velocidad por los alrededores de Hanoi, con un piloto de los *Hunter* arrastrando a un MiG que se había enganchado a su cola. El CC Chuck Tinker sólo consiguió escapar de su perseguidor esquivando edificios a 50 pies por encima de aquella ciudad densamente poblada. A Tinker no le funcionaba la radio (la escuadrilla se dio cuenta de esto antes de llegar a la costa) y cuando vio a otro MiG en la cola de su CO no pudo advertirle.

El MiG acribilló el Crusader del jefe y Bellinger se escondió en una nube y se marchó renqueante, intentando llegar a Da Nang antes de quedarse sin combustible. No consiguió repostar en un avión cisterna que volaba en círculo debido a los daños en su avión y saltó de su maltrecho Crusader a 64 kilómetros del continente.

El 9 de octubre Bellinger mandó otros tres Crusader de los *Hunter* en funciones de escolta de un ataque de los A-4 desde el portaaviones USS *Intrepid* (CVS-11). Un E-1B Tracer colocó mediante los vectores a los escoltas hacia los MiG en aproximación, que resultaron ser MiG-21; acababan de entrar en el servicio de la VPAF y representaban un considerable salto en tecnología para la asediada fuerza aérea comunista.

Uno de los MiG con alas delta se salió de la formación, hizo una inversión y Bellinger le siguió, disparando dos Sidewinder. Se encontraba en una cota peligrosamente baja y no pudo observar el avance de sus misiles mientras pasaba a toda velocidad sobre las tórridas selvas. Pero uno de los Sidewinder alcanzó su objetivo, el MiG-21 se estrelló en los arrozales de abajo y se convirtió en el primer derribo de la Marina sobre los MiG avanzados. Dick Bellinger regresó al *Oriskany* con un tumultuoso recibimiento de su buque y de su escuadrón.

Los F-8 no consiguieron más victorias hasta mayo de 1967, momento en el cual la ofensiva estadounidense de bombardeos contra los norvietnamitas estaba en pleno apogeo. Los ataques diarios parecían dañar la capacidad del Norte para continuar la guerra, incluso a pesar de las importantes restricciones impuestas por Washington en cuanto a los tipos de blancos que se podían atacar, dónde y cuándo. Sin tener en cuenta el alto índice de bajas y el destino incierto de las tripulaciones de EE UU que saltaban en paracaídas desde sus aviones dañados, los estadounidenses se lanzaron hacia sus objetivos.

Mayo de 1967 fue un periodo especialmente intenso y todos los escuadrones de todos los buques en el frente participaron en varias incursiones importantes. Los MiG estaban activos y los enfrentamientos fueron intensos y difíciles. Parecía que cualquier vacilación que los pilotos de los MiG-17 y MiG-21 de la VPAF pudieran haber tenido al principio había sido suplantada entonces por la experiencia y la determinación adquiridas a partir de dos años de combates aéreos contra sus adversarios estadounidenses.

El Ala Aérea 21 del *Bon Homme Richard* se situó en la delantera de las victorias de la Marina, comenzando el 1 de mayo, la tradicional celebración comunista. El CC M. O. *Mo* Wright del VF-211 derribó uno de los tres MiG-17 *cazados* aquel día mientras escoltaba a los A-4 del *Iron Hand* a 56 kilómetros al norte de Hanoi con un F-8E. Él se colocó en la cola del MiG mientras éste atacaba un A-4 y disparó un Sidewinder, que envió al avión de reacción dando tumbos hacia el suelo. El Cap. Ron Lord de la Fuerza Aérea, que pasaba un periodo de servicio de intercambio con los *Checkmate*, volaba con Wright.

"Fue un impacto bonito", comentó Lord más tarde. "El MiG acaba-



El NP 110, el aparato con el que *Mo* Wright consiguió el derribo de un MiG, rueda hacia la catapulta.

ba de venirse abajo." Posteriormente, el propio Lord persiguió a un MiG en las proximidades de otro A-4 con sus cañones. El Crusader del CC Wright fue otro de los autores de los derribos de los MiG que en última instancia el enemigo cazó cuando, como un F-8J, fue derribado por la artillería antiaérea el 20 de junio de 1972 sobre Vietnam del Sur. El CO del VF-211, CF Jim Davis, saltó en paracaídas y fue rescatado.

A continuación, llegaron los mejores días para el F-8 (19 de mayo y 19 y 21 de julio) cuando siete pilotos derribaron siete MiG, sumando casi la mitad del total completo de los Crusader durante la guerra.

Fue una travesía dura; el CVW-21 perdió 23 aviones y 18 pilotos. La misión del 19 de mayo incluyó ataques de los A-4/F-8 del *Iron Hand* contra las fuertes concentraciones de SAM y contra las posiciones de la artillería antiaérea (37 mm, 57 mm y 85 mm), dificultadas por una importante oposición de los MiG. Seis Crusader (tres del VF-211 y tres del VF-24) facilitaron la escolta y un F-8E del VF-211 (BuNº 150930 NP 109) fue derribado por un SAM (su piloto, CC Kay Russell, fue capturado). Los cinco F-8 restantes sufrieron daños de la artillería antiaérea y del fuego de los cañones de los MiG durante aquella misión.

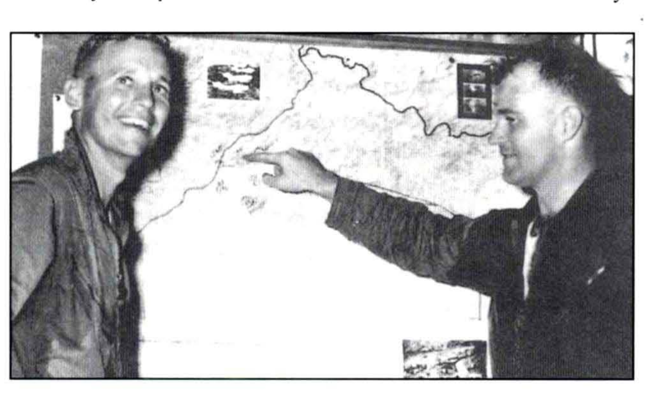
En los enfrentamientos aire-aire, los dos escuadrones del *Bonnie Dick* consiguieron dos MiG-17 cada uno. El CC (posteriormente contraalmirante) Bobby Lee del VF-24, el CC (posteriormente CN) Phillip Wood, jefe del VF-211, el CF (posteriormente contraalmirante) Paul Speer y el AN Joseph Shea dispararon todos sus Sidewinder.

Mientras los dos A-4 del VA-212 (CF Homer Smith, jefe del escuadrón, y *Lieutenant(jg)* Steve Briggs) lanzaban sus Walley contra las posiciones de los SAM, el CF Speer localizó un MiG y se dirigió hacia él. Con el sistema de poscombustión a tope, el jefe del VF-211 se enfrentó al caza norvietnamita en una serie de maniobras hasta que el piloto del MiG finalmente ofreció al piloto del Crusader una oportunidad de disparo. El primer Sidewinder de Speer cayó, pero su segundo misil impactó en la cola del MiG. El avión de reacción comenzó inmediatamente a incendiarse, luego entró en invertido y se estrelló en el suelo.

Mientras tanto, Joe Shea había localizado otro caza, y advirtió: "Hay un MiG entre nosotros. Que nadie se ponga nervioso". El CF Speer cedió a su punto la iniciativa y *jaygee* también disparó dos Sidewinder; los dos impactaron en el MiG, y lo enviaron también a los alrededores de Hanoi. Esta serie de enfrentamientos del VF-211 y del VF-24 discurrieron por todo el complejo de Hanoi-Haiphong, ocasionalmente en cotas muy bajas.

Los derribos de Lee y de Wood fueron los primeros de su escuadrón. Lee era el jefe de escuadrilla de Wood escoltando a los A-4 en un ataque contra Hanoi. Al aproximarse al blanco, localizaron un MiG-17 que se acercaba a un A-6 del *Kitty Hawk*, el cual también participaba en la incursión. En un viraje cerrado, el TN Wood disparó un Sidewinder, pero el misil se perdió sin remedio debido a las G. El piloto del MiG se lanzó en picado intentando ponerse a salvo. Otro MiG-17 llegó por detrás de Wood y comenzó a disparar. Él hizo virar su F-8 y disparó otro AIM-9D. Este misil alcanzó al MiG y lo

El piloto de intercambio de la Fuerza Aérea de EE UU Cap. Ron Lord (a la izquierda) y el CC *Mo* Wright repasan su enfrentamiento con los MiG. Sus sudorosos uniformes de vuelo demuestran la intensidad del trabajo de aquel día.





El CF Paul Speer conversa con un tripulante de la cubierta después de regresar de una misión el 4 de mayo de 1967.

envió en picado hacia el suelo. El piloto enemigo saltó, pero su paracaídas comenzó a hacer ondas.

Incapaz de regresar a bordo de su portaaviones, alcanzado por varios disparos y con poco combustible, el CC Wood cogió turno en el circuito de aterrizaje del *Kitty Hawk* y se detuvo en el portaaviones de cubierta grande. Fue recibido calurosamente por la tripulación del A-6, cuya cola había despejado del primer MiG; Wood regresó al *Kitty Hawk* como CO en 1985. Sin embargo, su F-8 estaba destrozado. Había agujeros de bala alrededor de la cabina, el motor y la aviónica estaban destrozados y la Marina decidió que no merecía la pena reparar el caza, que fue bajado a la bodega del hangar para luego ser desembarcado en Cubi y desguazado. Wood aprovechó el vuelo de un helicóptero de vuelta a su propio portaaviones, donde ya habían comenzado las celebraciones por los últimos derribos de los MiG.

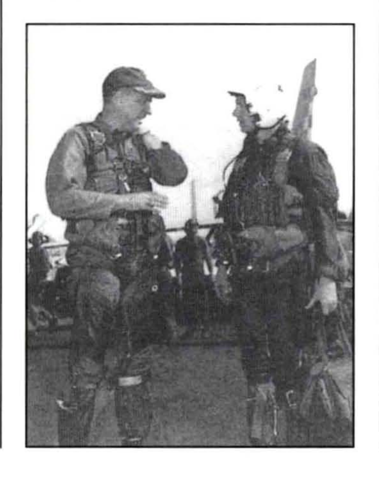
El CC Bobby Lee y su punto, el AN Kit Smith, habían ido a por lo que Lee denominó como "la posición de artillería más grande que jamás he visto". A 3.000 pies dispararon sus Zuni y alcanzaron las furgonetas de radar de los SAM. Cuando los dos pilotos de los F-8 se recuperaban de sus pasadas a 700 pies, un MiG-17 se cruzó por delante de sus narices. Lee disparó un Sidewinder, que cortó el MiG por la mitad. "La sección entera de cola salió disparada en su viraje y yo sabía que él estaba muerto", comentó Lee posteriormente. Cuando regresó al *Bonnie Dick*, el personal de la maestranza de Lee, que había cargado el Sidewinder en su F-8, le regaló el cordón umbilical del AIM-9 como recuerdo.

Dos meses después, el 21 de julio, cuatro pilotos del Ala Aérea 21 se anotaron derribos. Mientras avanzaban hacia su blanco (una instalación de almacenamiento de combustibles y lubricantes en Ta Xa, al noroeste de Haiphong), los A-4 del CVW-21 fueron atacados por una fuerza calculada en unos 10 MiG-17. La escolta mixta del VF-24 y del VF-211 la emprendieron con los interceptadores. El recién llegado segundo jefe del VF-24, CF Marion H. Isaacks, se colocó por encima y por detrás de un MiG. Intentó disparar dos veces sus Sidewinder, llevaba una carga completa de cuatro, pero el primer AIM-9 no consiguió coger la orientación y el segundo no funcionó correctamente y no se disparó. Frustrado, lo intentó una vez más. El tercer misil salió de la guía y cogió la orientación perfectamente, justo hacia la tobera de escape del MiG. El caza enemigo cayó envuelto en una bola de fuego.

Isaacks, observando la bola de fuego, casi se convirtió él mismo en el derribo de otro cuando uno de los puntos del MiG se aproximó, disparando en todo momento. Isaacks empujó el timón hacia la derecha, virando para enfrentarse a su atacante. Con el parabrisas lleno de los humos del MiG, el segundo jefe del VF-24 se quedó atónito cuando el piloto norvietnamita se apartó en el último momento e hizo un tonel rápido hacia el suelo, lo que dejó a Isaacks con un Crusader gravemente dañado.

Su avión tenía un pequeño fuego cerca del alerón derecho, alimentado por el líquido hidráulico. Sin embargo, las llamas seguían confinadas a una

El CF Speer habla con su punto, AN Joe Shea, sobre sus dos derribos de los MiG del 19 de mayo de 1967.



zona pequeña del ala y después de que el líquido hidráulico se hubiera agotado se apagó por sí mismo mientras Isaacks volaba de vuelta al portaaviones. Él resumió la guerra aérea de la siguiente forma durante una visita a Vought que realizó poco después de su derribo del MiG:

"Creo que los MiG eran buenos para la moral. Hay más encanto en derribar un MiG que en disparar contra una posición de SAM". Pero añadió que las posiciones de artillería y de misiles provocaban más preocupaciones para los pilotos que los MiG en el aire.



Phil Wood revisa uno de los Sidewinder de su Crusader antes del vuelo. Sólo llevaba tres misiles en el enfrentamiento contra su MiG porque el Sidewinder de la guía superior izquierda no pasó las comprobaciones previas al vuelo y nunca se llegó a cargar. El primer misil que Wood disparó se encontraba en la misma posición que se puede ver aquí, la guía inferior izquierda.

El CC Phil Dempewolf también consiguió un derribo probable con un Sidewinder el 21 de julio, aunque no se pudo conseguir una confirmación positiva porque otros dos MiG atacaron después de que el MiG de Dempewolf cayera.

El CC Robert Kirkwood se convirtió en uno de los posiblemente dos pilotos de los Crusader que reclamó, en aquella fecha, el muy deseado derribo sólo con los cañones, al disparar sus cañones de 20 mm contra un MiG-17.

El CC Tim Hubbard había sido el LSO (Oficial de Seguridad de Aterrizajes) en el VF-51 durante aquellos ajetreados días de comienzos de agosto de 1964. Por entonces volaba con el VF-211 y había realizado muchas acciones aéreas y visto varios MiG. Había alcanzado un MiG con el fuego de los cañones y el MiG había escapado, soltando humo.

El 21 de julio su carga sólo incluía un Sidewinder junto con los Zuni y utilizó ambos tipos de misiles y el fuego de los cañones de 20 mm para derribar un MiG-17D. Su derribo elevó el total del escuadrón a siete, lo que lo convirtió en aquel momento en la unidad de la Marina con más derribos conseguidos y, en última instancia, en el escuadrón de Crusader con más victorias.

Cuando el MiG atacó su sección, Hubbard realizó un viraje brusco hacia la izquierda en dirección a la amenaza, disparando sus cañones. Los proyectiles trazadores verdes desde detrás le indicaron que estaba siendo atacado y nuevamente realizó un viraje brusco, obligando al segundo MiG a pasarse en el tiro. Mientras seguía disparando con los cañones, Hubbard decidió utilizar todas sus armas, pero su único Sidewinder no había sido verificado antes del despegue así que disparó los dos Zuni; por casualidad, él escoltaba al CC T. R. Swartz del VA-76, que había conseguido un derribo con los Zuni sobre Kep el 1 de mayo. Durante la reunión operativa previa, a Tim Hubbard le habían contado cómo Swartz había ido en ayuda de *Red* Isaacks, que era asediado por un grupo de MiG-17. Swartz disparó más Zuni contra los cazas enemigos, que rápidamente se marcharon.

Los proyectiles grandes precisaban un gran ángulo de guiado y los dos primeros disparos fallaron. Hubbard disparó sus dos Zuni restantes, que explotaron lo suficientemente cerca del MiG como para provocar



El F-8C de Phil Wood, responsable del derribo de un MiG, a bordo del *Kitty Hawk* tan gravemente dañado que fue retirado del servicio. La fotografía fue tomada por el piloto (Sam Sayers) al que el CC Wood salvó de las atenciones de un MiG-17. Sayers firmó la fotografía con el mensaje: "El agradecido piloto de un A-6 te debe una copa".



***Red* Isaacks posa con un F-8 después del derribo de su MiG; destaca la tarjeta identificativa provisional.**

daños importantes. Después de unos momentos de ansiedad, el piloto norvietnamita saltó en paracaídas.

Era simplemente una justa venganza en lo que se refería a Hubbard. Exactamente dos meses antes, el 21 de mayo, Hubbard saltó en paracaídas desde su F-8E (BuNº 150348 NP 105) durante una aproximación al *Bonnie Dick*. Había sufrido varios impactos durante un ataque de eliminación de la artillería antiaérea cerca de Hanoi; la artillería antiaérea había alcanzado la sección del sistema de poscombustión de su Crusader, pero al principio no parecía demasiado grave y el avión pudo mantener el vuelo. Sin embargo, después de repostar en el aire y prepararse para la recuperación, elevando las alas y bajando el tren de aterrizaje, el F-8 se incendió envuelto en llamas, lo que obligó a Hubbard a escapar.

En última instancia, Tim Hubbard se convirtió en uno de los pilotos de los Crusader más condecorados, pues cosechó (además de la tradicional Estrella de Plata por el derribo del MiG) unas increíbles 16 DFC (Cruz de Vuelo Distinguido) y un Corazón Púrpura, junto con diversas Medallas Aéreas y cintas de la campaña. Su F-8E desapareció (como F-8J) en un percance operativo en 1970.

Con 12 derribos, el CVW-21 era por entonces el ala aérea con más victorias. El informe de travesía del Ala Aérea 21 (una parte de la masiva cantidad del papeleo burocrático necesario en cada despliegue de combate) atribuyó el éxito frente a los MiG a la utilización de los F-8 en su papel original, como cazas. Esta recapitulación del informe indica la desviación radical que realizó el ala aérea en contraste con otras en el sentido del empleo de sus aviones F-8. Nunca se instalaron portabombas durante la travesía. Como resultado, se confirmaron nueve MiG-17 como derribados, además de uno probable y nueve más dañados en el aire.

Cuando se precisaba armamento aire-superficie, los F-8 llevaban los Zuni montados en las posiciones de los misiles. En ciertos casos, llevaban seis Zuni y un AIM-9D; los F-8 con esta configuración consiguieron dos derribos confirmados de MiG.

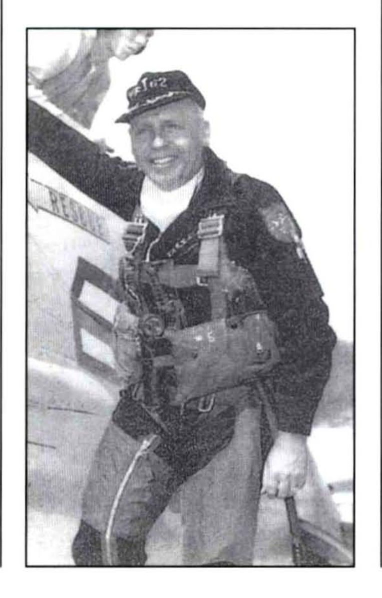
En aquella época, los AIM-9D habían sustituido en gran medida a los anteriores -9B en los escuadrones de F-8 y el cambio supuso un gran avance en la mejora del rendimiento global del Crusader. El -9B precisaba un disparo casi justo sobre la cola, pero el -9D ofrecía mayores parámetros de lanzamiento, que la comunidad de los F-8 utilizó con provecho.

Todos los que derribaron MiG entre los F-8 del CVW-21 recibieron la Estrella de Plata por sus logros, aunque el CC Dempewolf recibió la menos importante Cruz de Vuelo Distinguido por su derribo probable. Sin embargo, el CF Speer recibió la Cruz de la Marina en lugar de la Cruz de Plata, siendo ésta la segunda condecoración de este tipo que se otorgó a un piloto del VF-211. Se le otorgó la máxima condecoración de la Marina por haber "contribuido enormemente al cumplimiento con éxito de esta misión" mediante la protección de los A-4 frente al decidido ataque enemigo.

El Crusader se había ganado unas credenciales increíbles en lo referido a los derribos de los MiG y, en última instancia, fue apodado por los celosos funcionarios de las relaciones públicas como el *Señor de los MiG*.

El último derribo de un MiG por la Marina de EE UU en 1967 lo con-

El CF CAL Swanson durante una visita a Pensacola, posterior a la travesía de 1966. Con el nombre de Charles Augustus Lindbergh, por el aviador pionero, Swanson participó en muchas acciones con el VF-162 durante sus dos periodos de servicio con los *Hunter*, y llegó a mandar realmente el escuadrón durante su travesía de 1967-1968.



siguió un F-8E del VF-162; el TN Richard Wyman había despegado del *Oriskany* el 14 de diciembre como reserva. Se había retirado a otros tres Crusader por razones mecánicas y Wyman y el CF CAL Swanson, que había asumido el mando de los *Hunter* el año anterior, se dirigieron hacia tierra firme. El radar de Swanson no funcionaba y la guía recayó en el piloto más joven.

Esta pareja localizó un A-4 del VA-164 con la escolta de un F-8 del VF-111. El piloto del A-4, AN Chuck Nelson, les informó que había varios MiG en las proximidades mientras los F-8 se acercaban al combate. Los MiG estaban por todas partes alrededor del solitario F-8C de los *Sundowner*, pilotado por el CC Dick Schaffert.

La defensa en solitario de Schaffert del A-4 del *Iron Hand* se convirtió en parte de la mitología del F-8. Schaffert sólo disponía de tres de los habituales cuatro Sidewinder cargados ya que el cuarto misil no había sido verificado antes del lanzamiento y por lo tanto se retiró. Entonces él se tuvo que enfrentar solo a cuatro agresivos MiG-17, aunque le llegaría ayuda algo después:

"En un momento, mientras perseguía a la sección guía de los MiG en un viraje a la izquierda de elevados G's, la segunda sección se colocó detrás de mí. Los proyectiles trazadores del jefe pasaban como centellas por encima de mi cúpula. La reacción instintiva ante una situación tan complicada hubiera sido tirar a tope, poniendo más G para sacar al tirador fuera de la posición.

"Sin embargo, yo recordé un incidente unos pocos meses antes cuando los MiG-17 habían sorprendido a dos pilotos del VF-111 saliendo de entre las nubes por detrás de los F-8. Los pilotos de los Crusader intentaron superar en los virajes a los MiG, que derribaron un F-8 (el piloto era el oficial de intercambio de la Fuerza Aérea de EE UU Cap. Will Abboat; fue capturado y pasó los seis años siguientes como prisionero de guerra).

"Randy Rime recibió tres impactos de cañón, uno a través de la cúpula y posteriormente realizó una espectacular recuperación a bordo del *Oriskany*.

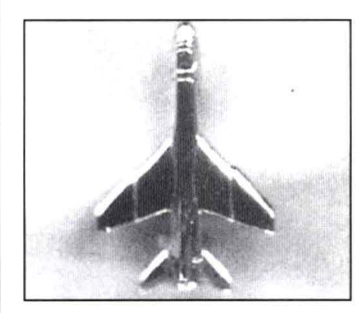
"Al darme cuenta de que tenía pocas oportunidades de escapar aplicando más G, empujé la palanca hacia delante, pasando bruscamente de seis G positivas a dos G negativas, mientras colocaba el timón fuertemente hacia la izquierda para hacer bajar el morro.

"Los MiG no siguieron aquella errática maniobra y yo realicé una inversión vertical para encontrármelos de frente. Posteriormente descubrimos con los MiG-17 capturados que éstos no podían realizar un tonel con G negativa sin salir *como locos*. Era la primera vez que yo lo intentaba con el F-8."

La escuadrilla de los *Hunter* llegó y el CF Swanson intentó maniobrar con uno de los MiG, pero el piloto norvietnamita se colocó en su cola. Wyman disparó unos cuantos proyectiles hacia el MiG en un intento de salvar a su jefe. Aparentemente, el MiG recibió el mensaje y se alejó. Se entabló un combate aéreo. Cada vez que el CC Wyman intentaba disparar un Sidewinder, los MiG se libraban de él con un viraje cerrado.

Otro piloto de los *Sundowner,* el jefe del VF-111 CF Bob Rasmussen, que había escoltado a un segundo A-4 en la misma misión, también entró en la refriega. Él disparó un Sidewinder contra el MiG pero falló. Por entonces, el combate había llegado hasta la copa de los árboles; había comenzado a 16.000 pies. Finalmente, Wyman se colocó detrás del MiG y disparó otro Sidewinder. Esta vez el AIM-9 cogió la orientación perfec-







Parte de los objetos de interés de un piloto de los Crusader; entre los regalos de Vought a Tim Hubbard, responsable del derribo de un MiG, se encuentran dos alfileres de 1.600 km/h y un pasador de corbata del F-8. El alfiler inferior es interesante porque lleva un pequeño rubí en el centro, lo cual indicaba el derribo de un MiG por parte del aviador del F-8. Este último es muy exclusivo ya que sólo 18 hombres lo recibieron.



El CC Dick Schaffert intervino en uno de los legendarios enfrentamientos con los MiG durante la guerra, pero a la larga fue otro el que consiguió el derribo. Schaffert lleva una cámara de 35 mm para recoger instantáneas de oportunidad para el departamento de inteligencia.

tamente y destrozó el ala izquierda del MiG; el caza enemigo cayó en picado hacia el suelo a sólo 50 pies por debajo.

El combate había demostrado que también había buenos pilotos en el otro bando. Habían tenido que intervenir cuatro F8, virando y lanzándose en picado por todo el cielo, para derribar un MiG. Wyman recuerda el momento culminante de aquel prolongado combate:

"El ala se desprendió. El fuego rojo se extendió rápidamente por todo el lateral izquierdo del avión mientras caía hacia un arrozal... Aquel enfrentamiento fue uno de esos intensos y poco frecuentes momentos de mi vida que afortunadamente culminaron de forma increíblemente superior."

Cal Swanson comentó: "Aquél fue probablemente el enfrentamiento más prolongado con los MiG durante la guerra. Aquel piloto del MiG era un tigre. Estaba allí para combatir".

Dick Schaffer recibió una Cruz de Vuelo Distinguido por su increíble defensa de los A-4, pero su compañero de escuadrón CC Pete Peters (que posteriormente se convertiría en el primer piloto de los F-8 con 3.000 horas de vuelo) comentó amargamente: "Maldita sea, Dick. Cuatro de aquellos bastardos a los que disparar y no le diste a ninguno".

Los MiG escasearon durante los seis meses siguientes, al menos para la Marina. El siguiente derribo no llegó hasta junio de 1968 y, nuevamente, el vencedor fue un F-8. El CC (posteriormente contraalmirante) L. R. Myers, oficial de operaciones del VF-51, se encontraba entonces en su 182ª misión sobre Vietnam cuando utilizó un Sidewinder para reventar la cola de un MiG-21 el 26 de junio. El MiG había realizado una pasada frontal contra los tres cazas del VF-51 y Myers (que había sido seleccionado para CF) revolvió su Crusader en un viraje que le situó a las seis en punto del MiG y desde allí disparó su Sidewinder. Fue el primero de los dos derribos del Crusader modelo F-8H.

El 27 de julio el CC Guy Cane, oficial de operaciones (y segundo jefe provisional) del VF-53 con un F-8E estaba al mando de cuatro F-8E que se encontraron con un número similar de MiG-17. Tras enfrentarse con una sección de dos aviones de frente, Cane (había sido seleccionado para *commander)* y su punto, AN Dexter Manlove, acabaron haciendo virajes con los cazas enemigos hasta que Cane soltó un misil, que explotó justo detrás de la tobera del MiG.

"Yo creía que había fallado hasta que un trozo del ala derecha salió desprendida y el MiG entró en una espiral con el morro hacia abajo", comentó Cane más tarde. Era su 186ª misión de combate y su primer encuentro con un MiG.

El último derribo oficial de los Crusader en Vietnam fue a parar al CC Anthony J. Nargi, del Destacamento 11 del VF-111, pilotando un F-8C desde el veterano portaaviones 27C *Intrepid*. El viejo buque había sufrido un importante ataque *kamikaze* en 1945 y por entonces estaba acabando sus días como portaaviones antisubmarinos (CVS). Durante la campaña de escalada de bombardeos de 1966-1968 había sido seleccionado para prestar sus servicios como portaaviones de ataque modificado con una pequeña ala aérea.

Nargi y su punto, AN Alex Rucker, se encontraban en una misión CAP el 19 de septiembre cuando fueron avisados de unos MiG que se aproximaban y que se dirigían hacia la fuerza de ataque de los A-4. Los dos F-8 ascendieron para enfrentarse a la amenaza, que resultaron ser MiG-21.

"Creo que el piloto del MiG me vio aproximadamente al mismo tiempo", comentó Nargi. "Yo le comuniqué a mi punto que había un MiG-21 arriba. El piloto del MiG comenzó a adoptar maniobras evasivas inmediatamente. Él ascendió y entró en un bucle; yo pude colocarme en posición por detrás de él." Nargi disparó un Sidewinder que destrozó la cola del MiG y el caza enemigo cayó como una bola de fuego. El piloto norvietnamita saltó y cayó flotando por debajo de un paracaídas naranja y blanco.

A continuación, Nargi y Rucker se enfrentaron a un segundo MiG. Los dos pilotos de los F-8 dispararon misiles que explotaron cerca del MiG, pero el avión de reacción enemigo no parecía dañado y se dirigió rápidamente al Norte para escapar de los cazas del VF-111. Nargi había conseguido el 29º derribo de la Marina en la guerra y la 18ª, y última, victoria confirmada de los F-8.

Sin embargo, hay un último y controvertido derribo de los F-8, aquél del CC Jerry Tucker del VF-211 del 23 de mayo de 1972. No se trataba de que los *Checkmate* no tuvieran nada que hacer ya que habían estado bastante ocupados apoyando la intensa guerra sobre el terreno, lanzando bombas y proyectiles contra las posiciones comunistas ante una ocasionalmente intensa artillería antiaérea y las defensas de los SAM. Todavía todos los pilotos de caza soñaban con al menos una oportunidad con los MiG.

Por entonces, el escuadrón utilizaba los F-8J, un *Echo* mejorado que presentaba una mejor aviónica y un control más efectivo a velocidades bajas que mejoraba la notable maniobrabilidad del Crusader alrededor del buque.

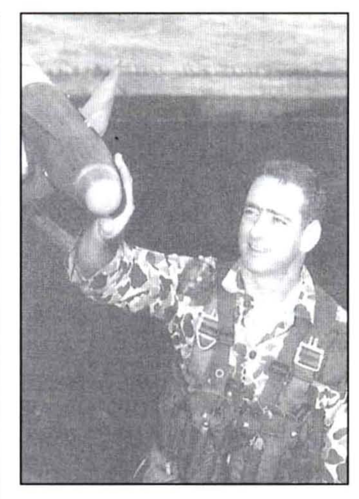
Aquel día, Tucker y el CC Frank Bachman estaban en una TARCAP para un ataque Alpha cerca del campo de aviación de Vinh. Volar en círculos por encima de la base se estaba haciendo aburrido y cuando los atacantes regresaban, dos de los F-4 del VF-161 fueron dirigidos con vectores hacia un MiG que salía sobre el agua como respuesta al ataque contra el campo de aviación.

Los dos pilotos de los F-8 escucharon los acontecimientos mientras los tripulantes de los F-4 perdieron rápidamente la *burbuja* y el MiG. Tucker llamó a *Red Crown* y le dijo que su sección estaba preparada para acudir. *Red Crown* retiró los Phantom II y envió a los Crusader hacia el MiG.

Los F-8, que se dirigieron hacia el Norte, localizaron al MiG-17 y aceleraron a por lo que parecía ser un derribo seguro. El CC Tucker asumió el mando porque tenía al caza enemigo a la vista. El MiG volaba bajo y realmente se escapaba. El Sidewinder de Tucker comenzó a sonar, indicando que la cabeza del buscador del misil estaba localizando a su presa.

De repente, la cúpula del MiG salió despedida, seguida del piloto. Tucker observó con incredulidad cómo su *derribo* flotaba allí abajo con un paracaídas blanco. El frustrado piloto del Crusader realizó dos pasadas junto al comprensiblemente nervioso piloto norvietnamita, cuya cabeza se giraba cuando el caza estadounidense pasaba a toda velocidad junto a él.

Desgraciadamente, la Marina no concedió el reconocimiento del derribo, lo que dejó a los implicados, así como a los historiadores, discutiendo esta cuestión para la posteridad. Uno de los aspectos de este *enfrentamiento* ha sido durante mucho tiempo si el piloto del MiG saltó cuando descubrió que sus adversarios eran los F-8 en lugar de los F-4. Por supuesto, los pilotos de los Crusader afirman que esta reacción resultaba comprensible dada la poderosa reputación del F-8. Sin embargo, como señala el CC Tucker, sólo *aquel* piloto del MiG lo sabe con certeza y desde hace mucho se ha escondido en la seguridad del anonimato.



El CC Dick Wyman comprueba un misil Sidewinder. Wyman derribó un MiG-17 en diciembre de 1967 después de uno de los enfrentamientos aéreos más prolongados de la guerra.

El Cap. Dankworth (a la derecha), CO del *Bon Homme Richard*, felicita al CC Myers después del derribo de un MiG.



LA VALORACIÓN DEL ENEMIGO

Durante toda la guerra los aviadores de EE UU se enfrentaron a la pequeña VPAF, y aunque los norvietnamitas habían enviado a sus aprendices de piloto a la Unión Soviética y a la China comunista desde finales de la década de los años cincuenta, su complemento de cazas de reacción modernos siguió siendo pequeño hasta la década de los años setenta. La URSS envió 36 MiG-17 para reforzar el exiguo número de obsoletos MiG-15 en 1963 y, consiguientemente, la VPAF formó el 921 Regimiento de Caza. En 1972 también aparecieron unos pocos MiG-19 bimotores, que prestaron sus servicios en el 925 Regimiento de Caza; *aquellos* MiG eran realmente copias J-6 de fabricación china.

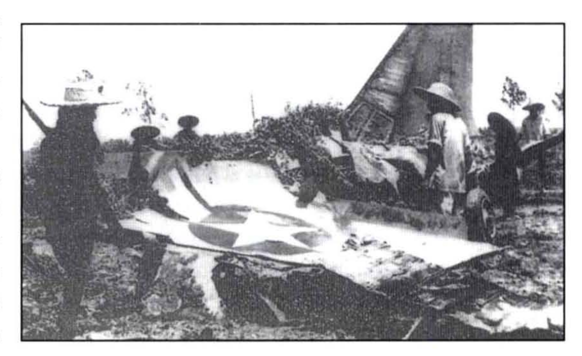
Los modernos MiG-21 llegaron en 1965 para reequipar al 921, cuyos MiG-17 ayudaron a su vez a formar el nuevo 923 Regimiento de Caza. Sin embargo, los MiG-21 sólo entraron ocasionalmente en combate durante los dos años siguientes tras su aparición el 23 de abril de 1966, cuando perdieron un MiG frente a los F-4 de la Fuerza Aérea de EE UU (USAF). El peso principal de las confrontaciones con los estadounidenses recayó por lo tanto en las unidades de MiG-17, que actuaron desde el cada vez mayor número de campos de aviación por toda la extensión de Vietnam del Norte.

En el periodo del Incidente del golfo de Tonkin en agosto de 1964, la VPAF sólo disponía de un campo de aviación importante, en Phuc Yen, al noroeste de Hanoi. Sin embargo, en 1968 otros tres campos de aviación importantes (Kep, Gia Lam –el principal aeropuerto comercial del país– y Yen Bai) y tres pistas de emergencia albergaban a los MiG.

Los pilotos de la VPAF eran, en su mayor parte, jóvenes e inexpertos y les faltaba en gran medida el intenso adiestramiento de sus equivalentes de la Marina, de la Infantería de Marina y de la Fuerza Aérea de EE UU, que se daba por supuesto. En algunos sentidos, la educación rural de muchos de los pilotos de los MiG de la VPAF también funcionó en su contra, ya que les hacía relativamente extraños a cualquier maquinaria más complicada que una bicicleta. Sin embargo, los pilotos norvietnamitas eran entusiastas y tenían ganas de aprender, aunque el aprendizaje llegara con el precio de la pérdida de muchos de sus compatriotas frente a los F-4 y a los F-105 que volaban sobre su patria en cada vez mayor número.

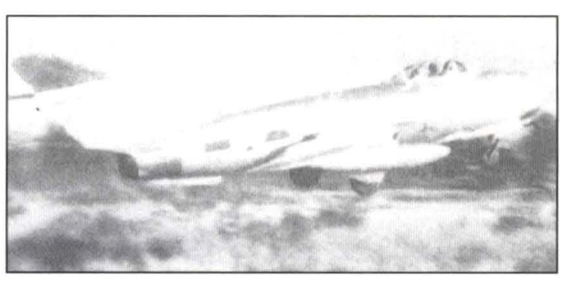
Con respecto al derribo de aviones estadounidenses, el premio parecía ser el F-8. Solió ocurrir que la VPAF reclamó alegremente como derribados muchos Crusader de la Marina que se recuperaron completamente bien a bordo de su buque o al menos en tierra en Da Nang.

Los informes estadounidenses atribuyen la baja de sólo tres F-8 directamente a los MiG (todos en 1966) a lo largo de los ocho años de la guerra, aunque algunos resultaron tan gravemente dañados que al llegar a casa fueron desguazados. Por lo tanto, para los que disfrutan trabajando con las cifras, la proporción



En una escena que se repitió muchas veces en la guerra, los agricultores norvietnamitas (algunos armados) inspeccionan los restos del F-8C del AN C. P. Zuhoski (BuN° 146894) en un barrio de Hanoi. El caza del VF-111 fue alcanzado por un SAM el 31 de julio de 1967; su joven piloto saltó y fue capturado.

de 6 a 1 que se cita habitualmente para el Crusader con relación a los derribos y a las bajas (18 derribos oficiales de los MiG por los F-8 frente a 3 F-8 perdidos ante los MiG) se puede modificar drásticamente a un 4,5 a 1, o menos. En última instancia se perdieron siete Crusader atacantes de los MiG; tres fueron derribados por la artillería antiaérea, uno fue tan gravemente alcanzado que después de su enfrentamiento con el MiG fue retirado del servicio y tres quedaron inutilizados por percances operativos.



Un MiG-17 *Fresco C* despega en una misión de interceptación en 1968, posiblemente desde el Aeropuerto de Gia Lam. El MiG-17, heredero del MiG-15 de la guerra de Corea, era un buen caza para la pequeña VPAF, que inicialmente sólo dispuso de capacidad técnica y apoyo limitados. Las tripulaciones de EE UU respetaban la capacidad de viraje y los cañones pesados de los MiG. Destaca la insignia nacional, que recuerda notablemente a la de las Fuerzas Armadas de EE UU.

La cuestión de si los MiG derribaron a más de tres F-8 está todavía abierta a la interpretación. La VPAF reclama hasta 13 derribos de F-8, comenzando en abril de 1965. Sin embargo, es un hecho que todos los F-8E del VF-211 implicados en aquel enfrentamiento llegaron a bordo del buque o, en un caso, a Da Nang. Como todas las generaciones de aviadores de combate, en el fragor de la acción los jóvenes pilotos de los MiG confundieron el humo y los restos de metal como confirmaciones de derribos, en lugar de daños menores que permitían a los aviones de EE UU regresar a casa.

¿Cuántos derribos?

También ha crecido una cierta confusión sobre varios posibles segundos derribos de aviadores de los F-8 (así como de algunos de la USAF), en parte quizá debido a que las Fuerzas Armadas de EE UU no deseaban dar publicidad a aquello que se escuchaba en las frecuencias de la VPAF. Es probable que en el caso del segundo derribo de Hal Marr (anotado oficialmente como "probable") los controladores de la Marina se enteraran de que el MiG había resultado derribado, posiblemente cuando su piloto saltó, o quizá cuando uno de los así llamados "observadores de las colinas" comunicó la noticia. Independientemente de cuál fuera la fuente, después de más de 30 años se sabe perfectamente que los estadounidenses controlaban las transmisiones de radio del enemigo (no hay nada malo en eso, especialmente en tiempos de guerra) y que una red de observadores sobre el terreno mantenían registros de qué aviones caían.

Por lo tanto, ha llegado el momento de conceder a Hal Marr su justamente merecido reconocimiento de un segundo derribo. Poco después de la acción, un miembro de la plana mayor en Pearl Harbor comunicó al CO del VF-211 que el derribo había sido confirmado, pero que no se reconocería para proteger la fuente de la confirmación, probablemente un "observador de las colinas".

Aunque este problema no es nuevo en la aviación de combate, hay otros pilotos de los F-8 que derribaron MiG como Phil Wood y Tim Hubbard que probablemente también tienen victorias adicionales que sólo se han registrado oficialmente como probables. El ahora retirado CN Wood opina que "sólo los 'observadores de las colinas' lo saben con seguridad". Si, como en el caso de Hal Marr, el conocimiento es más definitivo, estos hombres merecen un esfuerzo adicional por parte de la Marina para reconocerles finalmente sus segundos derribos.

Ya que gracias a muchos esfuerzos y al tiempo las Fuerzas Armadas de EE UU condecoran ocasionalmente con la Medalla de Honor a hombres que prestaron sus servicios en la II Guerra Mundial (con certeza justamente merecida incluso tanto tiempo después), seguramente no pasaría



Una imagen típica de un campo de aviación comunista en la que aparecen tres pilotos de los MiG-21PF de la VPAF paseando junto a la línea de vuelo, comentando quizá su táctica de vuelo contra los estadounidenses. Llevan puestos trajes anti-G, el casco de estilo soviético con visores montados en el exterior y, suponemos, el equivalente soviético a la cazadora de vuelo. Sus *Fishbed D* llevan misiles aire-aire *Atoll*, copias de los Sidewinder pirateados.

nada por unos cuantos días para corroborar hechos de hace 30 años. Los "observadores de las colinas" cerca de Hanoi no pueden ser los únicos que conozcan la verdad.

Del mismo modo, resulta comprensible que los oficiales de relaciones públicas de la Marina, analizando las reuniones operativas posteriores de sus agotados y alterados aviadores, no deseen admitir más que unas cuantas bajas de los Crusader frente a los MiG; si un F-8 no regresaba y la razón no estaba totalmente clara, entonces la baja del Crusader se atribuía habitualmente a la artillería antiaérea o a un SAM, no a un piloto de caza enemigo.

Los ases de la VPAF

Está comenzando a publicarse cierto material sobre la VPAF y sus mejores pilotos, así como entusiastas diarios personales. El prolongado debate sobre si el mejor as de la VPAF, *Coronel Tomb,* llegó a existir realmente puede que se haya resuelto por fin hasta cierto punto.

Hubo varios pilotos diestros en la VPAF y parece que al menos hubo una docena de ases que surgieron pilotando los MiG con las estrellas rojas. Al mejor, Cap. Nguyen Van Coc, se le reconocieron nueve derribos, mientras que otros pilotos reclamaron cinco (en la actualidad Coc manda la VPAF como general de división). En cuanto al enigmático *Coronel Tomb,* puede que fuera un piloto de los MiG de nombre Ton, cuyo nombre fue mal pronunciado o escrito por los periodistas occidentales, especialmente los estadounidenses. Como ha asegurado recientemente un corresponsal, "*Tomb* era mucho más dramático". *Ton* parece haber sido un *nombre célula* (algo así como un distintivo de llamada) otorgado a Nguyen Hong Nhi, un as con ocho derribos (el apodo del Cap. Nguyen Van Coc podría haber sido *Bieu).*

Aparentemente, Ton murió en combate el 10 de mayo de 1972, pero no en el enfrentamiento MiG-17/F-4 con los únicos ases de la Marina de EE UU CC Randy Cunningham y AN Willie Driscoll. Los aviadores del VF-96 sí fueron contra un diestro piloto de los MiG-17, al que simplemente se le acabó la suerte y el combustible, pero no fue *Tomb* o Ton, que no pilotaba el más antiguo de los MiG. Parece que el CC Curt Dose y el CC Jim McDevitt del VF-92 derribaron el MiG-21 de Ton sobre el campo de aviación de Kep en la mañana del 10 de mayo de 1972, justo cuando el as de la VPAF despegaba para interceptar una incursión de EE UU; cuatro horas antes del enfrentamiento en el que participaron Cunningham y Driscoll.

Al igual que muchas fuerzas aéreas poco conocidas (especialmente las de los países asiáticos), ha habido una tendencia a menospreciar la capacidad de los pilotos de la VPAF. Pero si hubo muchos pilotos jóvenes de los MiG que entraron en combate con apenas 500 horas de tiempo total, hubo un grupo de aviadores agresivos y experimentados que se enfrentaron a los tripulantes de los F-8 y de los F-4 sobre una base más equilibrada. Algún día su historia se contará por completo.

Nguyen Van Bay fue un as del MiG-17. Además de participar en la sorprendente serie de incursiones de 1972 contra los buques de EE UU, puede que también fuera el piloto derribado (habitualmente conocido como *Col Tomb,* aunque de forma equivocada) por la pareja de ases del VF-96 formada por Randy Cunningham y Willie Driscoll el 10 de mayo de 1972 como su tercer derribo de aquel día. Lleva puestas las gafas y el casco de paño de marca de los pilotos de los MiG y también muestra siete parches *Uncle Ho,* uno por cada una de sus victorias.



MÁS ALLÁ DE LOS MiG

Aunque los derribos de los MiG siempre se llevaron los titulares, hubo muchos aspectos rutinarios en la carrera de combate de los pilotos de los F-8, como vivir en un escuadrón y simplemente sobrevivir a un despliegue de seis meses. CAL Swanson calculó que un MiG aparecía quizá una vez cada 200 misiones. "Parecía que había una espantosa cantidad de exposición al fuego antiaéreo terrestre, a la artillería antiaérea y a los SAM para no dañar mucho al enemigo", afirmaba él.

El CC Schaffert del VF-111 comentó: "Al final de la travesía de 1967-1968 (a bordo del *Oriskany)* éramos una unidad *aguerrida*. Incluso con siete *jóvenes,* teníamos una media de más de 800 horas por piloto con el Crusader, con más de 100 misiones de combate".

Hubo muchos personajes dentro del Ala Aérea 16 del *Oriskany,* pero se ganaron su brillante reputación por el hecho de que el CVW-16 sufrió el mayor número de bajas de la guerra. El ala aérea dirigió muchos ataques Alpha contra la intensa oposición del enemigo. Con una dotación habitual de cinco escuadrones, 70 pilotos y 60 aviones, el CVW perdió 37 aviones y 26 pilotos desde julio de 1967 hasta enero de 1968. En la travesía anterior en 1966, el ala había perdido hasta 33 pilotos, incluidos seis hombres que fueron declarados desaparecidos en combate.

Gran parte de la dotación de 1966 completó su experiencia en el incendio que sufrió el *Oriskany* el 26 de octubre de 1966, una de las tres conflagraciones que se produjeron en tres portaaviones diferentes durante la guerra. Entre las bajas del Ala Aérea 16 hubo muchos pilotos, incluido el jefe del ala aérea; el CF Bellinger del VF-162 fue nombrado para cubrir el puesto.

CAL Swanson, por entonces segundo jefe del VF-162, se salvó a sí mismo y a otros 13 hombres al llevarlos al buque incendiado y encontrar refugio en un tronco vertical en la segunda cubierta. Después de dos horas y media Swanson estableció contacto con un equipo de reparación, que retiró a los heridos más graves del grupo. A continuación, Swanson guió al resto de la gente hasta ponerlos a salvo.

Cuando el *Oriskany* estuvo reparado y preparado para otro despliegue en abril de 1967, Swanson era ya el CO de los *Hunter*. En un momento dado no había suficientes F-8E tanto para el VF-111 como para el VF-162 y en una decisión un tanto arbitraria, el almirante de Miramar reasignó los *Echo* disponibles a los *Sundowner* y entregó los F-8C al VF-162, con gran consternación por parte del nuevo jefe de los *Hunter*. Swanson planteó que su unidad tenía mucha más experiencia en los ataques terrestres y que, por ello, debería disponer de los F-8E con las alas de puntas duras. El almirante lo reconsideró y luego lanzó una moneda que cayó del lado de los *Hunter*.

En aquel momento, la bomba más habitual era la bomba de hierro Mk 82 de 228 kg. Sin embargo, parecía haber un gran arsenal de bombas Mk 60 de la II Guerra Mundial todavía almacenadas y esperando ser usadas; esta segunda bomba se distinguía por su apariencia más rotunda en comparación con la serie moderna Mk 82. Las Mk 60, adaptadas con alargadores para las espoletas, resultaron ser buenas eliminadoras de la artillería antiaérea.

"Obtuvimos resultados diversos con las bombas de racimos en cuanto a la eliminación de la artillería antiaérea", recuerda Swanson. "Era complicado utilizarlas porque tenías que estar justo en la envolvente de vuelo para conseguir una buena posición en el terreno."

En una ocasión Swanson y su punto, Bob Punches, salieron en una misión de eliminación de artillería antiaérea con las Mk 65, *cortamargaritas*. La situación climatológica sobre el blanco principal era mala, así que Swanson dirigió su escuadrilla en el reconocimiento armado de un río al suroeste de Haiphong.

Los pilotos de los dos F-8, incapaces de encontrar ninguna barcaza en el río, dirigieron su atención hacia un puente. En un suave descenso en picado de 10 grados, el jefe preparó sus cuatro bombas. Pero olvidó armarlas y las bombas no cayeron. Disgustado, dio la vuelta para otra pasada. Aquella vez, las bombas cayeron junto al puente, y provocaron una explosión secundaria. Después, su punto realizó su lanzamiento y consiguió impactos directos en el puente.

Cuando regresaron al buque e informaron, los dos pilotos de los *Hunter* descubrieron que el puente *pertenecía* a un piloto de los A-4 del VA-163, que lo había convertido en su blanco personal durante varios días.

El VF-162 perdió cinco aviones en combate y dos en percances operativos durante aquella travesía; dos pilotos murieron en combate y uno fue capturado. Swanson fue el único aviador de todo el ala que realizó periodos de servicio completos como segundo jefe y como CO.

El 19 de julio de 1967 Swanson perdió a su segundo jefe, Herb Hunter, cuyo F-8 sufrió varios impactos en el ala y en el fuselaje durante una misión. Hunter, que intentó llegar al *Oriskany* con las bombas que no podía lanzar al mar, se aproximó al *Bon Homme Richard,* que estaba más cerca y que estaba recibiendo aviones. Hunter descendió mucho más rápido de lo normal y golpeó la cubierta con tanta fuerza que las tres patas del tren de aterrizaje se desprendieron cuando el gancho de cola no logró sujetarse al cable de frenado al que se había enganchado. El avión de Hunter se deslizó fuera de la cubierta en ángulo del portaaviones y cayó al agua, llevándose a su piloto con él.

"Herb era uno de los mejores pilotos que jamás he conocido y tenía confianza en su capacidad para enfrentarse a los caprichos del Crusader", dijo Swanson. Bob Aumack ocupó el puesto de Hunter como segundo jefe.

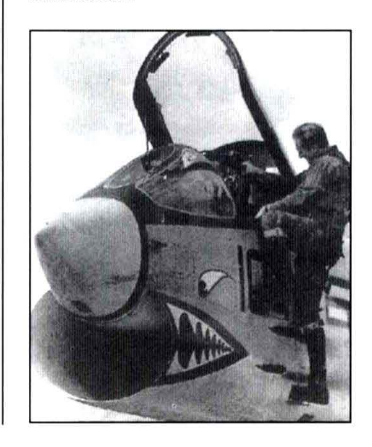
Uno de los personajes más peculiares en un mundo lleno de este tipo de gente fue el CC Joseph Satrapa. Volando con el Destacamento 11 de F-8C del VF-111 a bordo del *Intrepid* en 1968, realizó misiones de todo tipo, todas con un especial ímpetu que todavía deja a la gente moviendo la cabeza al mencionar su nombre. Su distintivo de llamada original fue *Roadrunner,* pero posteriormente lo cambió por *Hoser,* nombre ante el cual todavía responde.

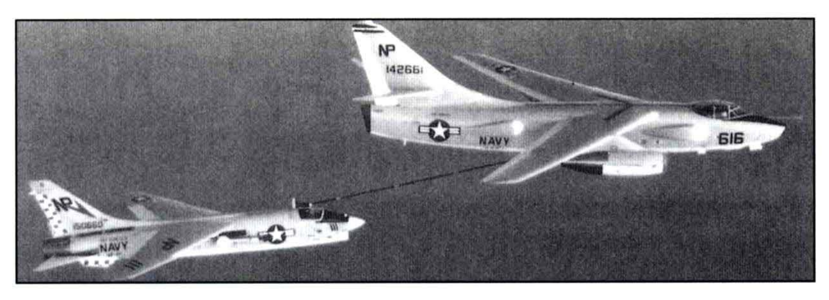
El verano de 1968 fue un periodo frenético en el mar de China meridional, como recuerda *Hoser* Satrapa:

"Me conocían como un tío un poco loco y creían que necesitaba ir acompañado de alguien. Así que era el punto de *Tooter* Teague, el OINC (oficial al mando) del destacamento."

A Strapa le gustaba volar con un caballo de batalla duro como Teague, que solía hacer cualquier cosa para disponer de una oportunidad con los MiG. Volando con el VF-51, Teague finalmente consiguió un MiG-17 con

El CC Joe Satrapa realiza la inspección previa del asiento de expulsión de su Crusader antes de abrocharse para una misión en 1968. Destacan las cintas de las piernas justo por debajo de las rodillas ("ligas"); el piloto anudaba un cinturón a través de las hebillas de las cintas cuando se colocaba en el asiento. A continuación, conectaba el extremo suelto del cinturón a la base del asiento. Si tenía que saltar, el cinturón tiraba instantáneamente de las piernas contra el asiento para evitar las sacudidas durante la elevación del asiento.





Un F-8J del VF-211 se reabastece de combustible desde un KA-3B durante una misión CAP sobre el golfo de Tonkin en 1972. El A-3, diseñado originalmente como un bombardero nuclear con base en portaaviones, encontró su función más prolongada como cisterna aerotransportada; los KA-3 salvaron literalmente a cientos de aviones dañados en combate que intentaban regresar penosamente a sus buques.

un F-4 en junio de 1972. Satrapa continúa:

"En mi 15ª misión volaba muy cerca de *Tooter* y realizamos una CAP de MiG en torno a Phuc Yen, un estacionamiento de camiones o punto de intercambio de cargas, un blanco no esencial. Todos sabíamos que si podíamos cortar las líneas ferroviarias hacia China y bloquear y minar el puerto de Haiphong, la guerra se terminaría en seis semanas. No sé por qué no lo hicimos.

"En aquella misión CAP de MiG había mucha actividad electrónica, por lo que sabíamos que probablemente no habría ningún MiG. Los A-4 lanzaron sus bombas y los del *Iron Hand* alcanzaron un par de posiciones de la artillería antiaérea y nosotros realizamos un par de misiones de caza libre después de que se fueran. Me di cuenta de que estábamos bajando bastante. Yo exploré por delante, volaba en el lado derecho de *Tooter*, por detrás a unos 20º de su estela, a unos 180 metros. Él me dio la señal de disparo y yo miré hacia abajo y vi aquel campo de aviación. Vi un MiG-17 en un refugio con gente alrededor.

"Luego vi cómo salía humo de la parte superior del ala de *Tooter* por lo que me di cuenta de que estaba disparando sus cañones. Yo también comencé a disparar. No sabía a lo que le estaba dando, simplemente volaba deprisa. Aceleramos hasta los 550-600 nudos. Salía estela de condensación del ala de *Tooter*.

"Regresamos al buque con una entrada a 500 nudos en inicial y nos detuvimos.

"Durante la comunicación posterior le dije: 'Eh, hasta donde sé, aquello era Phuc Yen'. *Tooter* me miró y puso un dedo sobre la boca: 'shhhh'."

La invasión de la Semana Santa de 1972

Washington detuvo las misiones *Rolling Thunder* a finales de octubre de 1968. Aunque la guerra aérea entró en un periodo de calma de tres años, el combate en tierra continuó. Finalmente, los comunistas decidieron realizar un gran avance y en el último fin de semana de 1972 se lanzaron a través de la zona desmilitarizada, hasta dejar a los survietnamitas tambaleantes. La mayor parte de la potencia aérea estadounidense había sido devuelta a casa, o al menos a Japón, y fue rápidamente traída de regreso a las bases de Vietnam del Sur y Tailandia para reforzar a las aturdidas fuerzas del Gobierno de Saigón.

Mientras continuaba la masiva inyección de potencia aérea de EE UU, los F-8 se encontraron una vez más de vuelta en el meollo del combate, aunque no tendrían oportunidad de aumentar su lista de derribos de los MiG. Mientras los RF-8, que nunca habían dejado el frente, realizaron una intensa sucesión de misiones de reconocimiento, los cazas volaban desde los portaaviones 27C con cubiertas más pequeñas. La concentración de recursos fue rápida y densa, tanto en aviones como en hombres. La intensidad de la violencia aérea también llegó por sorpresa.

El CC Henry Livingstone, como aviador en su primer periodo de servicio del VF-211, recordaba una visita de un general del Ejército de Tierra,

engalanado con pistolas con incrustaciones de perlas y con un gran cinturón dorado (el hijo de George Patton), que subió a bordo de su portaaviones y explicó el trabajo tan increíble que los F-8 habían hecho bombardeando la ciudad de An Loc, al norte de Saigón, cerca de la frontera camboyana.



Este F-8E del VF-51, completamente armado con cuatro Sidewinder, se prepara para despegar desde el USS *Hancock* en 1967 durante la única travesía de combate de los *Screaming Eagle*, realizada a bordo del *Handjob*.

Rodeados de tres regimientos norvietnamitas, de cañones de 100 mm y de carros de combate, los survietnamitas habían defendido la ciudad durante más de 60 días, desde comienzos de abril hasta mediados de junio. Fue la primera batalla en la que los comunistas utilizaron carros de combate. Cada avión táctico de la Marina había sido colocado tres o cuatro posiciones más alto mientras esperaba su turno para que los controladores aéreos avanzados le hicieran descender y bombardear el perímetro de la ciudad.

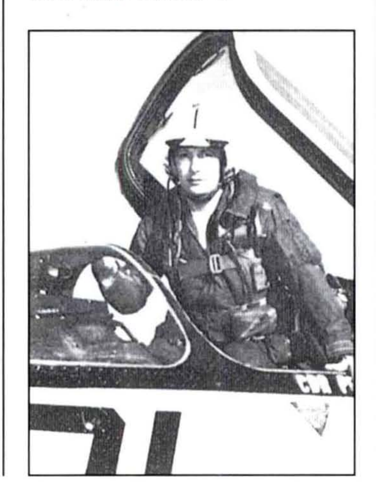
Para frustración de los pilotos de los Crusader, raramente les dirigieron mediante vectores hacia un MiG en 1972. Ellos creían firmemente que los norvietnamitas no se enfrentarían a los Crusader y que esperarían a que los F-8 se fueran de la zona antes de lanzarse a atacar otros aviones estadounidenses, especialmente a las formaciones de cazabombarderos F-4 de la Fuerza Aérea. Aunque los F-8 volaban con los grandes grupos de ataque Alpha, nunca fueron atacados por los MiG, a pesar de lo cual los atacantes de la USAF se enfrentaban constantemente a los cazas enemigos.

En 1972 los F-8 comenzaron a desaparecer de los escuadrones de caza. Unas cuantas unidades se actualizaron con los Phantom II, algunas de ellas realizaron el cambio lo suficientemente pronto como para pilotar los F-4 en combate en 1972. Durante todo el último año de la guerra sólo cuatro escuadrones de caza utilizaron los F-8: el VF-24, y el VF-211 en el *Hancock* y el VF-191 y el VF-194 en el *Oriskany*. Los cuatro escuadrones utilizaron los F-8J. Por supuesto, los destacamentos del VFP-63 siguieron utilizando los RF-8G.

En aquella época los portaaviones 27C también se habían retirado en gran medida, lo cual limitó el espacio de cubierta disponible para los Crusader. Con la marcha de los buques más antiguos como el *Ticonderoga*, el *Intrepid*, el *Shangri-La* y el *Bon Homme Richard*, sólo el *Hancock* y el *Oriskany* permanecieron en el frente.

De forma correlativa a su prolongado periodo de servicio y a su inestimable carrera de combate, en última instancia el Crusader tuvo cinco pilotos que alcanzaron más de 3.000 horas con diversos modelos del F-8. El primer hombre en obtener ese mágico número de horas fue el CF Richard A. *Pete* Peters, que llegó a sus 3.000 horas con el F-8 en noviembre de 1971. Peters realizó también casi 800 aterrizajes en los portaaviones con el F-8, más que ningún otro piloto del Crusader. El CF (posteriormente contraalmirante David R. Morris le siguió en julio de 1972. El CF John B. Nichols III, uno de los que consiguió derribos de los MiG, alcanzó sus 3.000 horas en agosto de 1973, mientras que el CC (posteriormente vicealmirante) Jerry Unruh llegó a ellas en septiembre de 1974. El CF (posteriormente contralmirante) W. F. Flagg se convirtió en el quinto piloto del Crusader con 3.000 horas en 1978 y con 3.272 también ganó el puesto con *más tiempo* de todos los pilotos del F-8.

Como CO del VF-191, el CF Richard A. *Pete* Peters fue el primer piloto de los Crusader en acumular 3.000 horas con el F-8.



LAS UNIDADES DE CRUSADER DE LA INFANTERÍA DE MARINA

Junto con los escuadrones de la Marina, cinco unidades de F-8 de la Infantería de Marina participaron en muchos combates en Vietnam. Sin embargo, la mayor parte de la actividad de la Infantería de Marina procedía de los escuadrones con base en tierra que operaron sobre todo desde dos bases, Da Nang y la base más pequeña, pero importante, de Chu Lai, a 88 kilómetros al sur de Da Nang.

Mientras la afluencia de escuadrones continuó durante todo 1965, los *Checkerboard* del VMF(AW)-312 llevaron sus F-8E a Da Nang el 19 de diciembre como parte del Grupo de Aviación de la Infantería de Marina (MAG) 11 bajo el mando del Col. Robert F. Conley, un experimentado aviador que, como miembro del VMF(N)-513, operó con los F3D Skynight en Corea, derribó un MiG-15 por la noche en enero de 1953; su hijo murió en combate pilotando los Phantom II con el VMFA-115 en septiembre de 1968.

El VMF(AW)-235, mandado por el Tcol George A. Gibson, los *Death Angel,* cuyo lema del escuadrón era *Ride Nunc* ('Ríete ahora'), se convirtió rápidamente en el escuadrón de Crusader de la Infantería de Marina más reconocido durante la guerra. Llegaron a Da Nang el 1 de febrero de 1966, luciendo los morros en rojo brillante con estrellas blancas, y rápidamente entraron en acción.

El VMF(AW)-235 fue relevado por el VMF(AW)-232. El 15 de noviembre de 1966, los *Red Devil* bajo el mando del Tcol. N. M. Trapnell Jr., asumieron los veteranos F-8E del -235 y comenzaron a realizar misiones de combate en diciembre. Sus bombas de 912 kg fueron muy eficaces contra las concentraciones del enemigo en las espesas selvas de la zona. Los *Red Devil* se marcharon de Vietnam el 30 de junio de 1967 tras haber realizado 5.785 salidas.

Los *Death Angel* del VMF(AW)-235 (el más activo de los tres escuadrones de caza de la Infantería de Marina en la zona) regresó posteriormente al combate y en mayo de 1967 alcanzó un récord de 854 salidas en apoyo de las fuerzas terrestres de la Infantería de Marina. En última instancia, completaron 9.140 misiones de combate diurnas y nocturnas sobre Vietnam del Norte y Vietnam del Sur.

El entonces Cap. David C. Corbett recuerda al -235 como "el grupo más salvaje de locos con el que he tenido el placer de prestar mis servicios... Aquel último grupo de pilotos fue expulsado de prácticamente todos los Clubs O de Oriente durante 1967-1968, pero cómo sabían pilotar los F-8".



El jefe del MAG-11 CF Robert Conley (a la izquierda) consulta con el Tcol. Dick Newport, CO del VMF(AW)-312 en Atsugi en 1964.



Dos pilotos de los ***Red Devil*** **se preparan para alinearse en la pista para una misión en abril de 1967. Destacan las muy diferentes cargas de bombas de estos dos F-8; un posible indicador de la escasez crónica de bombas en aquella época.**

Corbett también recuerda con agrado su periodo con el Crusader. "Me habría gustado pilotar el F-8 durante toda mi carrera, era un avión para los pilotos."

Durante el sitio de Khe Sanh, en febrero de 1968, el VMF(AW)-235 voló en apoyo de la operación *Niágara*, una operación aérea masiva que incluyó los aviones de la Marina, de la Infantería de Marina y de la Fuerza Aérea en un ataque continuo contra las posiciones comunistas. El ahora Col. Corbett recuerda aquel periodo:

"La ofensiva Tet de 1968 acababa de comenzar y, a decir verdad, estábamos perdiendo nuestras posiciones. Durante un periodo de unas tres semanas, trabajamos estrechamente con el personal de tierra que defendía Khe Sanh. Se encontraban en una situación mala porque resultaba difícil reabastecerles. Los *chicos malos* les atacaban de todas las formas posibles. El método más eficaz consistía en excavar un túnel a través de la alambrada del perímetro, saltar y atacar las posiciones de la Infantería de Marina. Había que detener aquello. Alguien decidió utilizar nuestros F-8, los únicos aviones que podían llevar las bombas de 912 kg.

"Realizamos misión tras misión, lanzando nuestras bombas grandes a sólo 300 pies de nuestras propias posiciones, lo más próximo que habíamos intentado jamás. Las bombas tenían espoletas de retardo que les permitían penetrar dos o tres pies en el suelo antes de explotar. Cuando estallaban secciones enteras de los túneles se derrumbaban. El plan funcionó mejor de lo que esperábamos y la acción del enemigo para tomar Khe Sanh resultó aplastada. No puedo imaginar cómo se sentían los de tierra mientras lanzábamos las bombas tan cerca, pero aparentemente tenían mucha confianza en nosotros y les mereció la pena."

Peter D. Williams, un general de división retirado, era capitán en el VMF(AW)-235 en 1967. Había pilotado los Crusader con el VMF(AW)-212 y apreciaba los F-8E:

"Algunos *pájaros* exigían información de mantenimiento antes del vuelo", comentaba. "Había también ciertas precauciones que los pilotos tenían que considerar. Cuando había humedad, como en la estación del monzón, los guantes se mojaban con el sudor. Algunos aviones sufrían pequeñas sacudidas debido a la palanca del tren de aterrizaje cuando subíamos o bajábamos el tren. La solución era colocar un condón en la palanca.

"El F-8 era un avión para los pilotos. Uno se sentía como sentado en el morro de un proyectil, con casi 60 pies de motor, alas y cola por detrás de ti. Yo no me cansaba nunca de mirar el avión. Sigue siendo todavía hoy en día el avión más elegante que he visto volar. En tierra, con las alas levantadas, parecía poderoso y amenazante. Aunque algunas veces resultaba difícil aterrizar con él, especialmente a bordo de los buques, volaba como un sueño y a unas cotas que eran insuperables. Te permitía sentir cómo te aproximabas al borde de la superficie y cómo iniciaba el vuelo de forma espectacular si no le escuchabas.

"El F-8 era un gran avión para el ataque. Podías atacar cualquier cosa que pudieras ver. Cuatro ráfagas de proyectiles solían converger a 3.000 pies por delante de ti y, literalmente, se podían poner 400 proyectiles a través de una



El Cap. *Drax* Williams se apoya en una bomba pesada de 912 kg antes de una misión con un F-8 del VMF(AW)-235 en agosto de 1967.

puerta. Los camiones, los edificios, los blindados ligeros y la mayor parte de los blancos no reforzados no tenían ni una sola posibilidad."

Denis J. Kiely era otro joven capitán que voló con el VMF(AW)-235. Sin embargo, ya había entrado muchas veces en combate como piloto de reconocimiento fotográfico con un destacamento del VMCJ-1 embarcado a bordo del *Kitty Hawk*.

Kiely, que se encontraba en el -235 en septiembre de 1967 como comandante recientemente ascendido, permaneció en una unidad que estaba llena de gente con graduaciones altas; había 15 comandantes en un escuadrón de 21 pilotos. Normalmente volaba con *Drax* Williams y con Gary Post.

Como otros pilotos del escuadrón, Kiely lanzó su parte de bombas pesadas, incluidas las Mk 84 y las Mk 65. Él recuerda vívidamente una misión durante la ofensiva Tet de 1968, que fue uno de los periodos más intensos de combate a los que se enfrentó la Infantería de Marina durante la guerra:

"El 24 de febrero el Cap. Post y yo despegamos en una alarma para apoyar a la Infantería de Marina en la ciudad de Hue. La situación climatológica era espantosa, realmente por debajo de mínimos para despegar, con nubes densas a 20.000 pies. La situación climatológica sobre el blanco no era mucho mejor y las mejores condiciones prometían un techo práctico por debajo de los 300 pies.

"Mientras Gary y yo descendíamos para realizar nuestras pasadas nos separamos a 200 pies. Un O-1 de la Infantería de Marina había sido derribado y la FAC había muerto, pero nosotros deseábamos intentarlo de todas formas porque la gente sobre el terreno no había recibido apoyo aéreo durante varios días debido al mal tiempo y resultaba difícil mantener alejado al NVA (Ejército de Tierra norvietnamita) fuera de la fortaleza.

"El *Ice-Man* (Cap. Post) y yo iniciamos nuestras pasadas mientras un valiente chico en tierra disparaba un proyectil de 88,9 mm contra una torre (la torre de Dong Ba) donde el NVA había instalado una ametralladora pesada. Yo podía ver al tirador disparando contra mí mientras yo disparaba mis cañones. Alcancé la torre, luego solté un Zuni, que entró justo a través de la torre y explotó con un rugido que *yo oí*.

"Mientras Post realizaba su pasada parecía que estaba sobre el muro de la fortaleza o por debajo de él, descendiendo cada vez más y prácticamente lanzando con la mano dos *latas de napalm* en medio del NVA. Y todo aquello con lluvia, por debajo de los 300 pies y a 450 nudos."

Finalmente, una acción terrestre concertada de la 5ª Infantería de Marina tomó aquella importante posición del NVA.

Un mes después de aquella misión, el Cte. Kiely y el Cap. Post fueron nuevamente en ayuda de la Infantería de Marina sobre el terreno. El 16 de marzo lanzaron napalm contra las tropas norvietnamitas, y luego hicieron unas cuantas pasadas de castigo. Mientras tanto, sus Crusader recibieron impactos del fuego de las armas portátiles. Dado que el avión de Post (BuNº 149225) comenzó a perder rápidamente combustible se dirigieron a buscar la seguridad del agua, donde en última instancia Post saltó y fue rescatado. El Cte. Kiely recordaba cómo "Más tarde conocí a los hombres de la compañía a la que habíamos ayudado. Cuando alguien les dijo que yo había sido el jefe de la escuadrilla de los F-8 aquel día, muchos de ellos vinieron para estrecharme la mano y darme las gracias. Fue un momento del que yo siempre disfrutaré".

El Cte. Kiely en un Crusader que presenta distintivos de bombas de las misiones. El piloto utilizaba la correa por detrás de él para tirar de la cúpula hacia abajo.



APÉNDICES

APÉNDICE A

GLOSARIO

AAA: Artillería antiaérea.

Ataque Alpha: Un gran ataque aéreo ofensivo que comprendía todos los recursos, cazas, ataque, reabastecimiento, etc., del ala aérea de un portaaviones.

BARCAP: Patrulla Aérea de Combate de Barrera. Una patrulla de caza entre la agrupación táctica del portaaviones y la amenaza del enemigo.

CAG: Jefe de Grupo Aéreo. Un término un tanto arcaico ya que la denominación de ala se cambió por la de CVW y, consiguientemente, el jefe era designado como CAW, pero CAG se mantuvo como parte del vocabulario.

CAP: Patrulla Aérea de Combate.

CV: Portaaviones. Durante la guerra de Vietnam, el acrónimo habitual fue CVA, que designaba un portaaviones de ataque, mientras que CVS se refería a un portaaviones antisubmarinos. En 1975 la Marina prescindió de los términos CVA y CVS para utilizar CV, que indicaba la función integrada de los portaaviones.

CVW: Ala Aérea de Portaaviones.

LSO: Oficial de Señales de Aterrizaje.

MiGCAP: Patrulla permanente sobre la flota o fuerza de ataque para protegerla contra cualquier amenaza de la aviación enemiga.

OINC: Oficial al mando.

SAM: Misil Superficie-Aire. Un término genérico, pero que se refería habitualmente a los SA-2 Guideline de fabricación soviética.

SAR: Búsqueda y Rescate.

TARCAP: Patrulla Aérea de Combate contra Blancos. A los cazas se les encargaba la aportación de la protección de escolta para la fuerza de ataque.

Trap: Un aterrizaje con detención a bordo de un portaaviones.

VA: Escuadrón de Ataque Ligero de la Marina.

VF: Escuadrón de Caza de la Marina.

VFP: Escuadrón Ligero Fotográfico de la Marina.

VMCJ: Escuadrón Mixto de Reconocimiento de la Infantería de Marina.

VMF: Escuadrón de Caza de la Marina. En 1967 se añadió (AW) para referirse a la capacidad en cualquier situación climatológica, pero fue una denominación que duró poco tiempo y que fue sustituida por VMFA, para caza y ataque.

VPAF: Fueza Aérea del Pueblo Vietnamita.

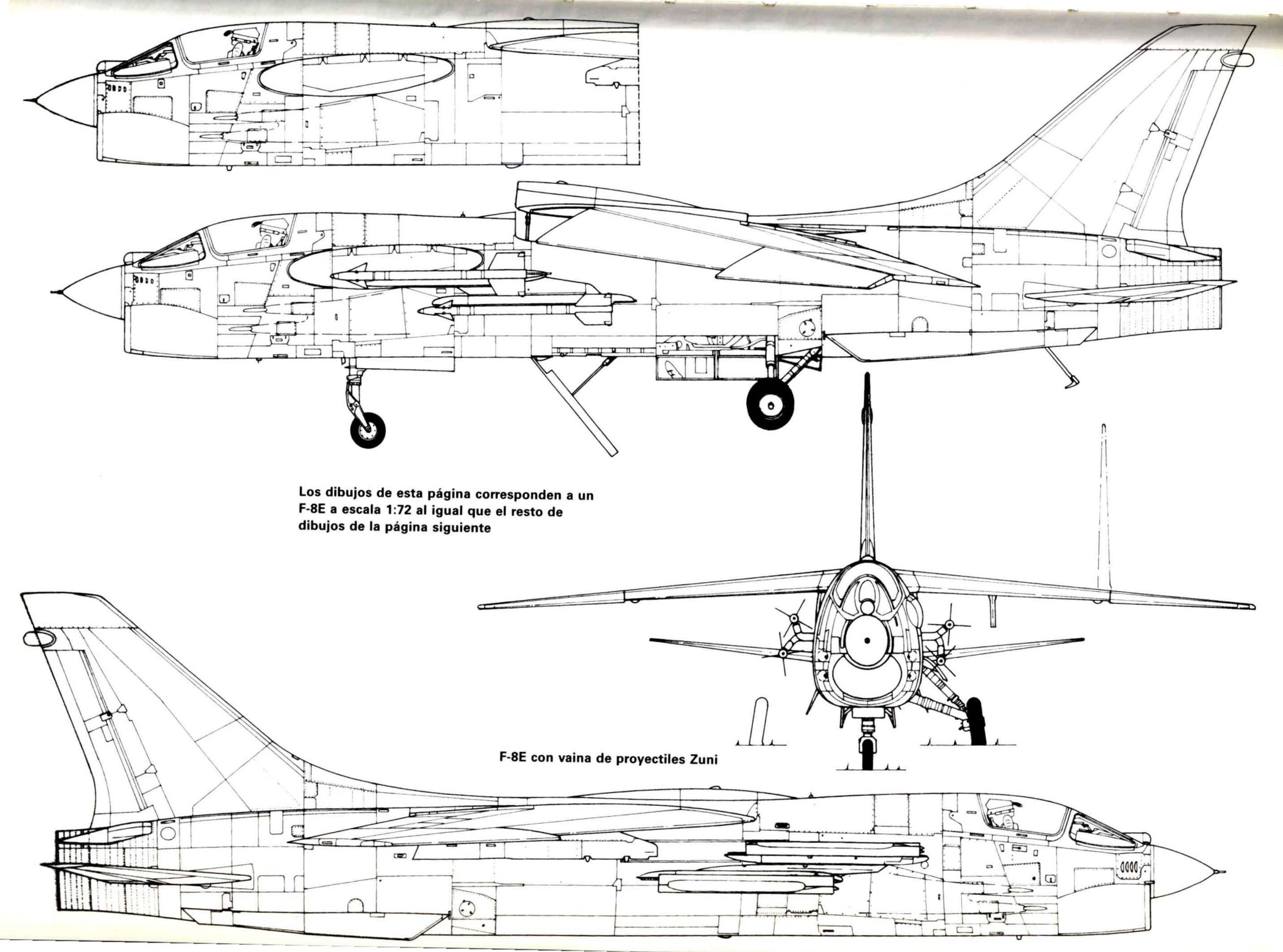
APÉNDICE B

F-8 RESPONSABLES DE DERRIBOS DE MiG

Piloto	Escuadrón	Fecha	Modelo	Nº fabricación Modex	Tipo de MiG
CF Hal Marr	VF-211	12 junio 1966	F-8E	150924* NP 103	MiG-17**
AN Phil Vampatella	VF-211	21 junio 1966	F-8E	150300* NP 104	MIG-17
CC Eugene Chancy	VF-211	21 junio 1966	F-8E	150910# NP 101(?)	MIG-17
CF Dick Bellinger	VF-162	9 octubre 1966	F-8E	149159 AH 210	MiG-21
CC M. O. Wright	VF-211	1 mayo 1967	F-8E	150923* NP 110	MiG-17
CF Paul Speer	VF-211	19 mayo 1967	F-8E	150348 NP 101(?)	MiG-17
AN Joseph Shea	VF-211	19 mayo 1967	F-8E	150661 NP 102 (?)	MiG-17
CC Bobby Lee	VF-24	19 mayo 1967	F-8C	146981 NP 44?	MiG-17
CC Phil Wood	VF-24	19 mayo 1967	F-8C	147029+ NP 443	MiG-17
CF Marion Isaacks	VF-24	21 julio 1967	F-8C	147018 NP 442	MiG-17
CC Robert Kirkwood	VF-24	21 julio 1967	F-8C	146992 NP 447	MiG-17
CC Tim Hubbard	VF-211	21 julio 1967	F-8E	150859# NP 107	MiG-17
CC Richard Wyman	VF-162	14 diciembre 1967	F-8E	150879 AH 204	MiG-17
CC L. R. Myers	VF-51	26 junio 1968	F-8H	148710 NL 116	MiG-21
CC John Nichols	VF-191	9 julio 1968	F-8E	150926# NM 101	MiG-17
CC Guy Cane	VF-53	29 julio 1968	F-8E	150349 NF 203	MiG-17
CC Norm McCoy	VF-51	1 agosto 1968	F-8H	147916 NF 102	MiG-21
CC Tony Nargi	VF-111	9 septiembre 1968	F-8C	146961 AK 103	MiG-21
CC Jerry Tucker	VF-211	23 mayo 1972	F-8J	150900 NP 101	MiG-17++

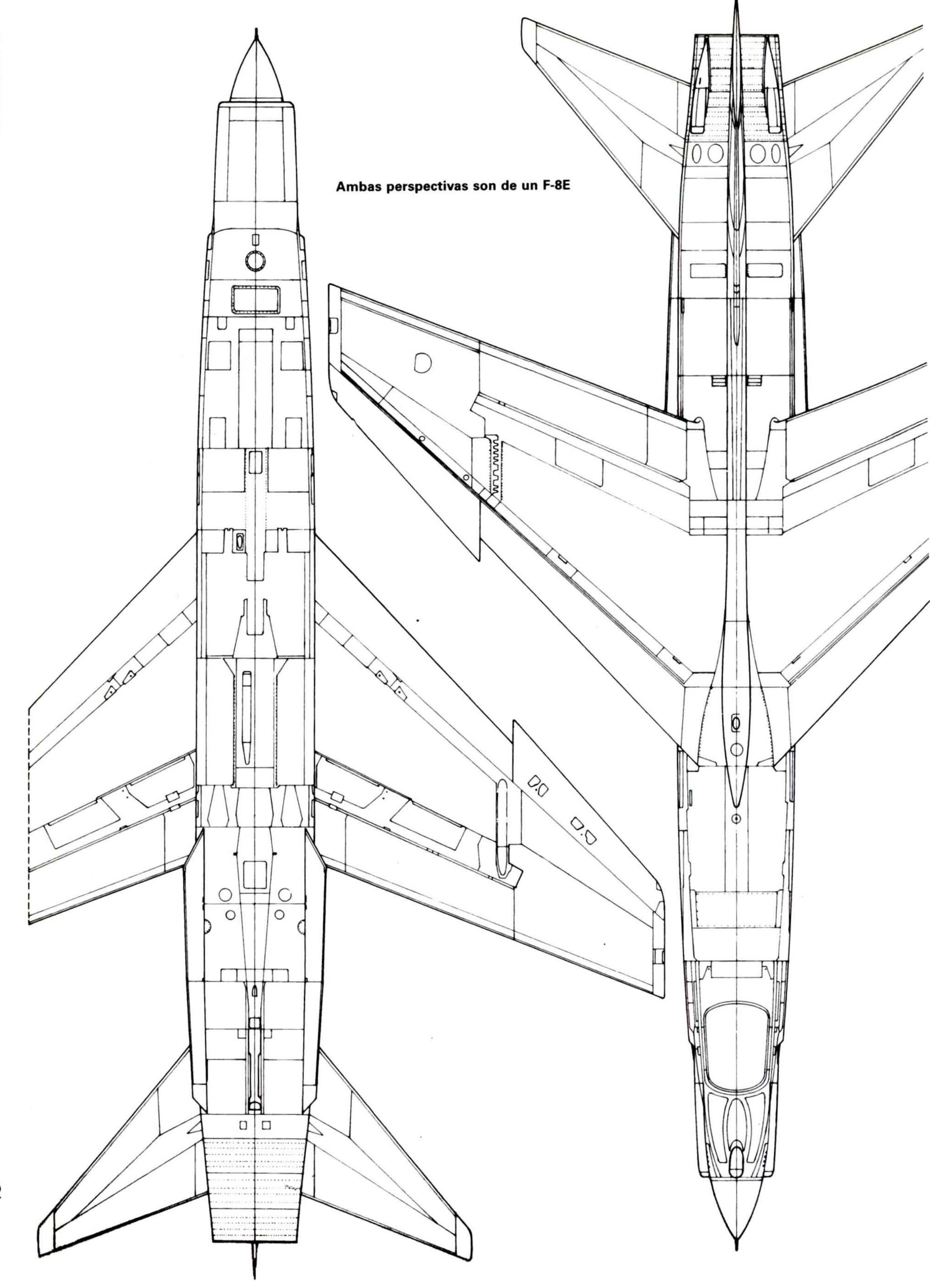
Clave

* Posteriormente perdido ante la artillería antiaérea enemiga.
+ Eliminado por importantes daños en combate.
Posteriormente perdido por causas operativas.
++ No reconocido oficialmente porque el piloto del MiG saltó antes de que el TN Tucker pudiera disparar.
** El CF Marr alcanzó un segundo MiG-17, que fue posteriormente confirmado pero que nunca fue reconocido oficialmente. *(Véase el capítulo seis.)*
(?) No hay información disponible, ni siquiera del piloto, que confirme el número lateral del F-8.



Los dibujos de esta página corresponden a un F-8E a escala 1:72 al igual que el resto de dibujos de la página siguiente

F-8E con vaina de proyectiles Zuni



Ambas perspectivas son de un F-8E

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

MIG MASTER

F-8 Crusader

Conocido por sus pilotos como el "último de los cazas con cañones" gracias a su cuarteto de cañones Colt-Browning Mk 12 de 20 mm, el F-8 Crusader fue numéricamente el caza más popular de la Marina de EE UU al comienzo de la participación estadounidense en el conflicto de Vietnam en 1964; unos 482 F-8C/D/E equiparon 17 unidades en el frente. Disfrutó de un éxito enorme contra los MiG-17 y MiG-21 norvietnamitas durante la campaña *Rolling Thunder* de 1965-1968, pues derribó oficialmente 18 aviones de reacción, lo cual representó un 53% de todas las reclamaciones de los MiG acumuladas por los escuadrones de la Marina durante aquel periodo. El Crusader también se convirtió en bombardero en la guerra, tanto con las unidades de la Marina de EE UU con base en los buques como con los escuadrones de la Infantería de Marina de EE UU con base en tierra, que machacaron a las fuerzas comunistas tanto en Vietnam del Norte como en Vietnam del Sur. Para este libro se ha entrevistado especialmente a un número de notables pilotos del F-8.



